LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

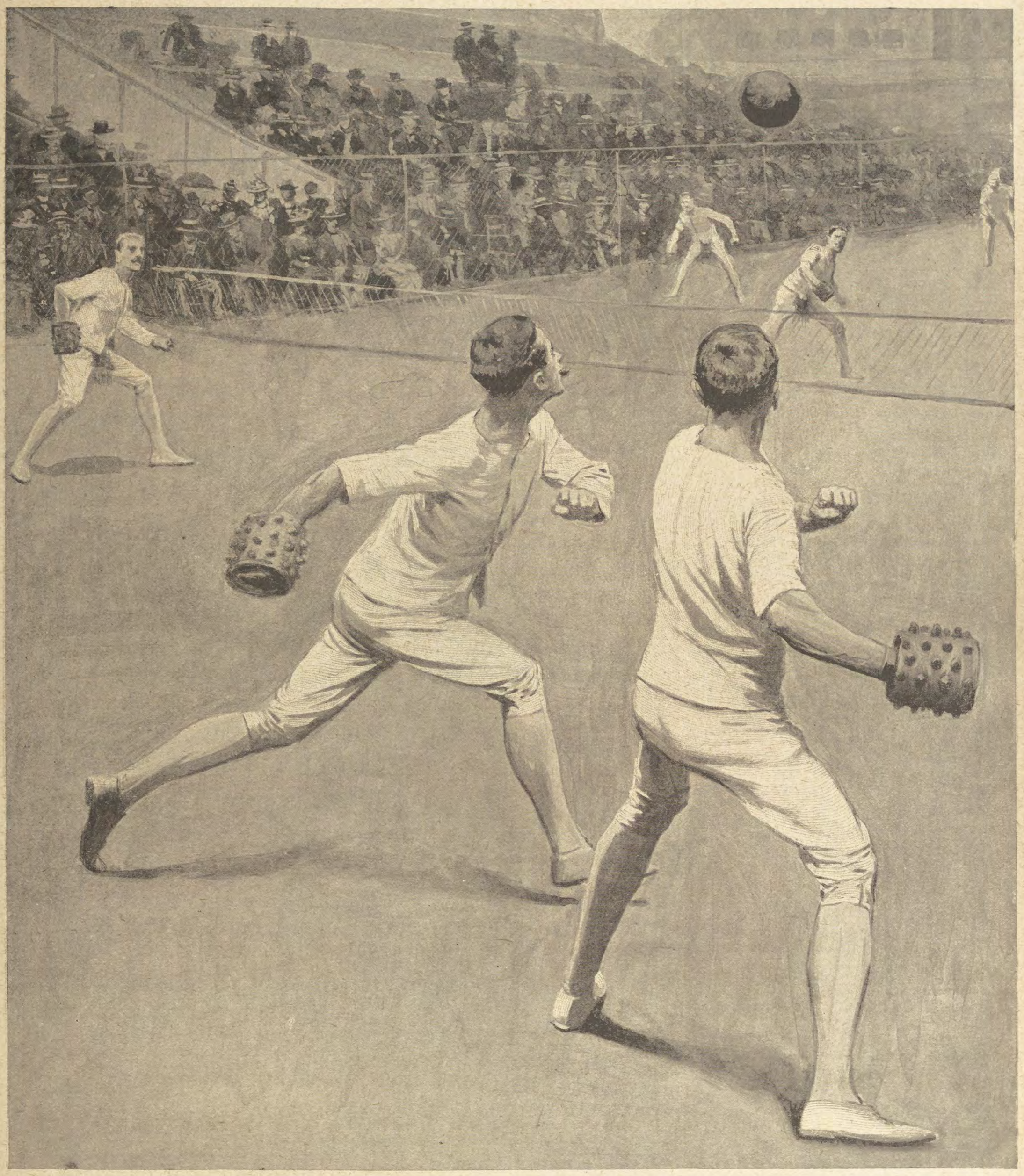
PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

16 Février 1902. — N° 179

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



(Dessin de Ernest Pratet).

UNE PARTIE DE PALLONE A TURIN

Le Pallone, le véritable jeu national italien, et qui n'est guère joué qu'au delà des Alpes, est comme une sorte de tennis plus violent et plus athlétique. Il se joue avec six joueurs dans chaque camp. Le ballon, qui ressemble au ballon d'association, est lancé à l'aide d'une sorte de manchon hérissé de pointes en caoutchouc, dans lequel les joueurs enfoncent la main droite. Le terrain est très vaste et le jeu exige beaucoup de force, en même temps que d'agilité et d'adresse.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Voir dans notre prochain numéro :

Les Courses de Pau.

Le Grand Prix de Tir aux Pigeons à Monte-Carlo.

La Réouverture d'Auteuil.

etc., etc., etc.

et la suite de notre intéressante étude

L'Histoire du Muscle,

par Fioravanti.

LA CONFÉRENCE OFFERTE A NOS ABONNÉS ET LECTEURS A RENCONTRÉ LE MEILLEUR SUCCÈS. NOUS EN DONNERONS UN COMPTE RENDU DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO.

Rappelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : *inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Une carte routière de la France
1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/800.000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

5° 50/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus par le Journal.

6° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.

AVIS aux amateurs de belles gravures. Les originaux de la *Vie au Grand Air* sont exposés chaque semaine en plein Paris, aux magasins de *Gladiator*, 18, Bd Montmartre, et au centre du mouvement automobile et cycliste, chez *Rudeaux*, 66, avenue de la Grande-Armée, à l'angle de la rue Saint-Ferdinand.

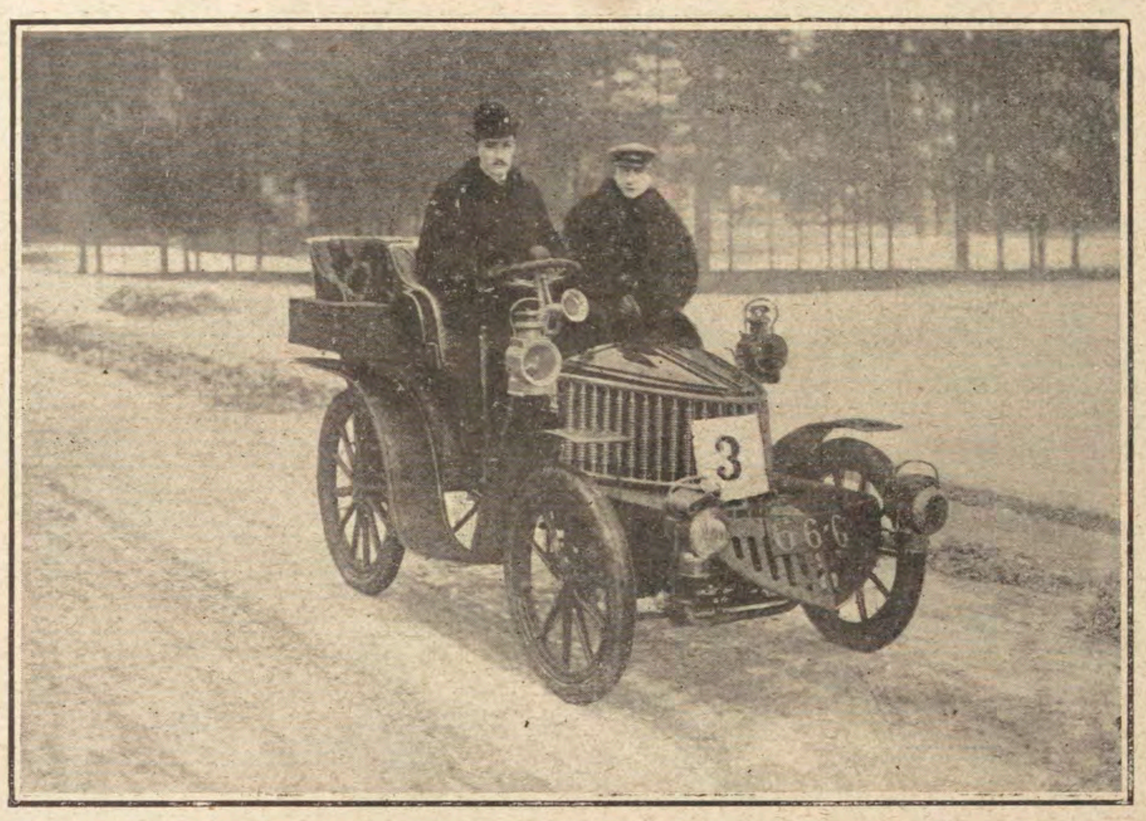
Les numéros 1, 3, 4, 5, 6, 7, 31, 33, 38, 40, 42, 44, 45, 58, 134, 154 de la *Vie au Grand Air*, sont à peu près épuisés.

Nous sommes acheteurs de ces numéros au prix de 50 centimes l'exemplaire.

*Nous recommandons à nos lecteurs qui veulent se tenir au courant des dernières nouvelles de l'automobile et du cycle la lecture de l'*Auto-Vélo, *le plus documenté et le mieux tuyauté des journaux sportifs quotidiens.*

LES ÉDITEURS.

Ce que consomme un Moteur



La voiture *Gillet-Forest* munie de pneumatiques *Michelin*. — *Le camion de cette maison s'est classé premier dans la catégorie des voitures industrielles consommant 10 litres 500 d'essence.*

La mode est de plus en plus aux épreuves pratiques en automobile et, il faut l'avouer d'ailleurs de fort bonne grâce, la mode se double ici d'une nécessité.

La suppression presque complète des courses d'automobiles a obligé peu à peu l'industrie à se contenter d'épreuves dans lesquelles la vitesse, ce précieux critérium de la qualité, soit remplacée par autre chose.

Et de la vitesse, nous avons passé à l'économie.

Il y a là du reste une qualité primordiale des moteurs à explosion, qu'il serait dommage de ne pas mettre en valeur.

TOUT le monde ne s'en va pas par la même route et avec des cerveaux différents sont nés les goûts différents et les différentes humeurs.

Les uns demandent à l'automobile la réalisation aussi complète que possible d'une sensation à l'intensité de laquelle ils sacrifient volontiers toute autre considération.

Et cette sensation c'est la vitesse, c'est la célérité, comme la

(Cliché J. Beau.)

La voiture *Georges Richard* munie de pneumatiques *Michelin*. — *Cette voiture s'est classée première dans la catégorie des voitures légères, consommant 6 litres 165 d'alcool à 50 p. 100.*

(Cliché J. Beau.)

La voiture *De Dietrich*, munie de pneumatiques *Michelin*.
Cette voiture s'est fort bien classée dans la catégorie de 150 à 1.000 kilos.

baptisa Baudry de Saunier, sensation à coup sûr exquise et presque unique.

Si le poète a chanté la douceur de se sentir emporté sur le cristal de la glace sans effort et comme en rêve, lorsque sur le patin léger, effleurant le sol, le hardi patineur s'envole presque, qui donc nous chantera jamais l'exquise et intime douceur du frisson de la vitesse, de la trombe d'air fouettant le visage, du paysage accourant vous remplir les yeux, du sol qui vient pour ainsi dire vous entrer dans le corps, lors des chutes inouïes du haut des côtes, au fond des vallons entrevus?

Et le plaisir de se sentir glisser sur la carte et d'avancer par soi-même!

Devant nos yeux, ouvert à la page du souvenir, le livre du cerveau est là tout grand ouvert, et la carte familière est là.

On y revoit la France, ce beau corps si bien organisé avec son ossature de montagnes et son système de fleuves et de vallées, et sur la carte, de ville en ville, aux écritaux apparus, de vallée en vallée, aux horizons découverts, l'on se sent glisser dans un vol vertigineux dont on demeure le maître.

Mais tous ne sont pas à ce point amants de la folle chimère. La vie a séparé les esprits en deux grandes classes bien distinctes et bien tranchées. Les uns s'en vont dans le rêve et ne demandent à la vie que de leur faciliter la sensation neuve et tous les sentiments qu'elle fait naître.

Les autres veulent avant tout des données précises et nettes. Le chiffre intervient qui mesure tout.

Ceux-là ont renversé la proposition et demandent à l'automobile un minimum de sensations, subordonné à un maximum d'intérêt.

Ce sont les calculateurs et les hommes pratiques, les plus nombreux peut-être et incontestablement les maîtres de l'heure présente et de l'avenir.

Pour ceux-là nous n'avons point à chanter l'épopée de la route et les joies des pays découverts.

L'automobile se pose comme un problème économique, l'un des plus redoutables et l'un des plus importants de notre époque, et il importe d'en préciser l'inconnue, c'est-à-dire la dépense comparée avec le service rendu.

Il y a dans Alphonse Daudet, en l'un de ces premiers contes merveilleux, où toute la verve étincelante du prodigieux artiste jaillissait en fusées, une phrase qui, dans son artistique et impeccable rigueur, rend bien compte de cette diversité de deux états d'esprit.

Le peintre, grand artiste de demain, en grand bohême, au hasard du destin, a reçu chez lui quelques amis à dîner et l'on cause, et l'on s'emballe, et théories et défis à l'avenir se succèdent. Toute cette fiévreuse jeunesse a oublié un moment la réalité et les cerveaux planent au-dessus de l'humble chambrette où sont calfeutrés et retenus les corps. Et soudain la voix aigre de la femme de l'artiste s'éveille et s'élève, goutte de vinaigre et d'acide qui vient précipiter au fond du vase tous ces espoirs bouillonnants et ces aspirations généreuses.

« Eh l'artiste! La lampe qui file! »

La lampe qui file quand on rêve d'étoiles, de planètes et de mondes sublunaires et meilleurs!

De temps à autre, à nous aussi nous arrive, dans notre petit monde automobile, où pour être industriels et mécaniques les espoirs et les aspirations ne sont ni moins élevés, ni moins purs, la phrase fatidique.

On rêve vitesse, performances éblouissantes et extraordinaires, Paris-Bordeaux en six heures et en seize Paris-Berlin et soudain nous arrive la phrase mauvaise et réfrigérante.

« L'artiste, la lampe qui file! »

Votre carburateur fuit. Vous dépensez trop. L'huissier arrive à la porte du poète qui n'en peut mais.

Et voilà pourquoi on organise à côté des épreuves épiques sur Paris-Bordeaux, tour de France et de Paris-Berlin, des épreuves à la consommation.

La dernière qui fut organisée par notre confrère l'*Auto-Vélo* fut à ce sujet des plus éloquentes. Elle avait lieu sur le parcours Suresnes-Corbeil et retour, soit 100 kilomètres exactement. L'épreuve donnait lieu à un double classement.

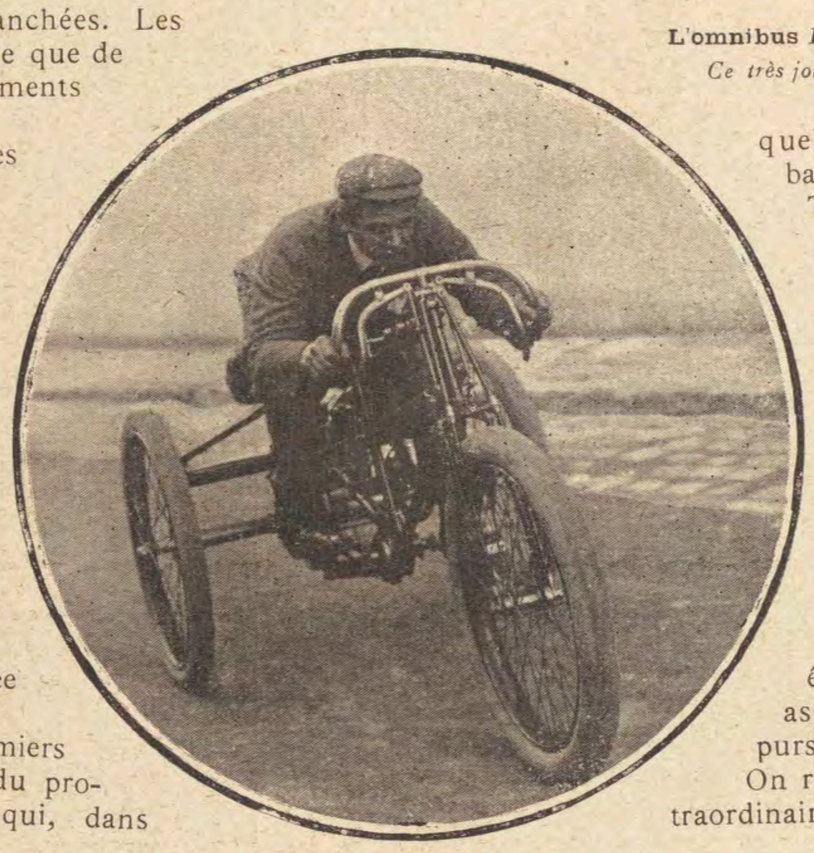
1° Dans chaque catégorie, on considérait le nombre de litres consommés.

2° Dans le classement général, on considérait la consommation à la tonne kilométrique. C'est-à-dire que, par une règle de trois composée on ramenait la consommation de chaque véhicule à la consommation qu'il aurait eue s'il avait pesé une tonne pour faire un kilomètre.

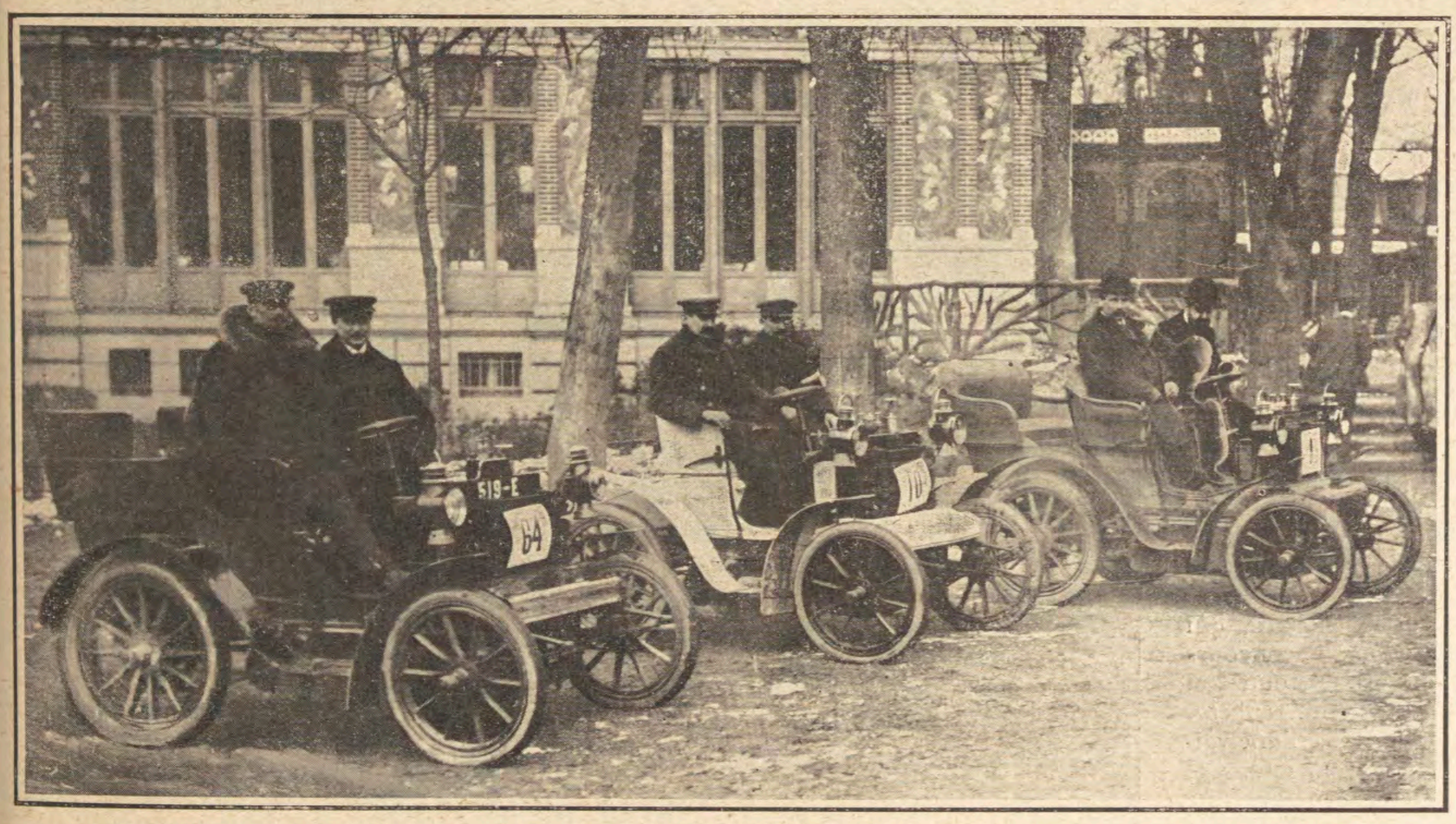
L'épreuve avait réunis 120 engagés. Il y a eu 106 partants et 74 arrivées, dont une seule a donné lieu à un déclassement.

On comprend que pareille épreuve permette des considérations générales sur les véhicules qui y ont pris part.

L'omnibus *De Dietrich* muni de pneumatiques *Michelin*.
Ce très joli omnibus s'est classé deuxième dans la catégorie des voitures industrielles.

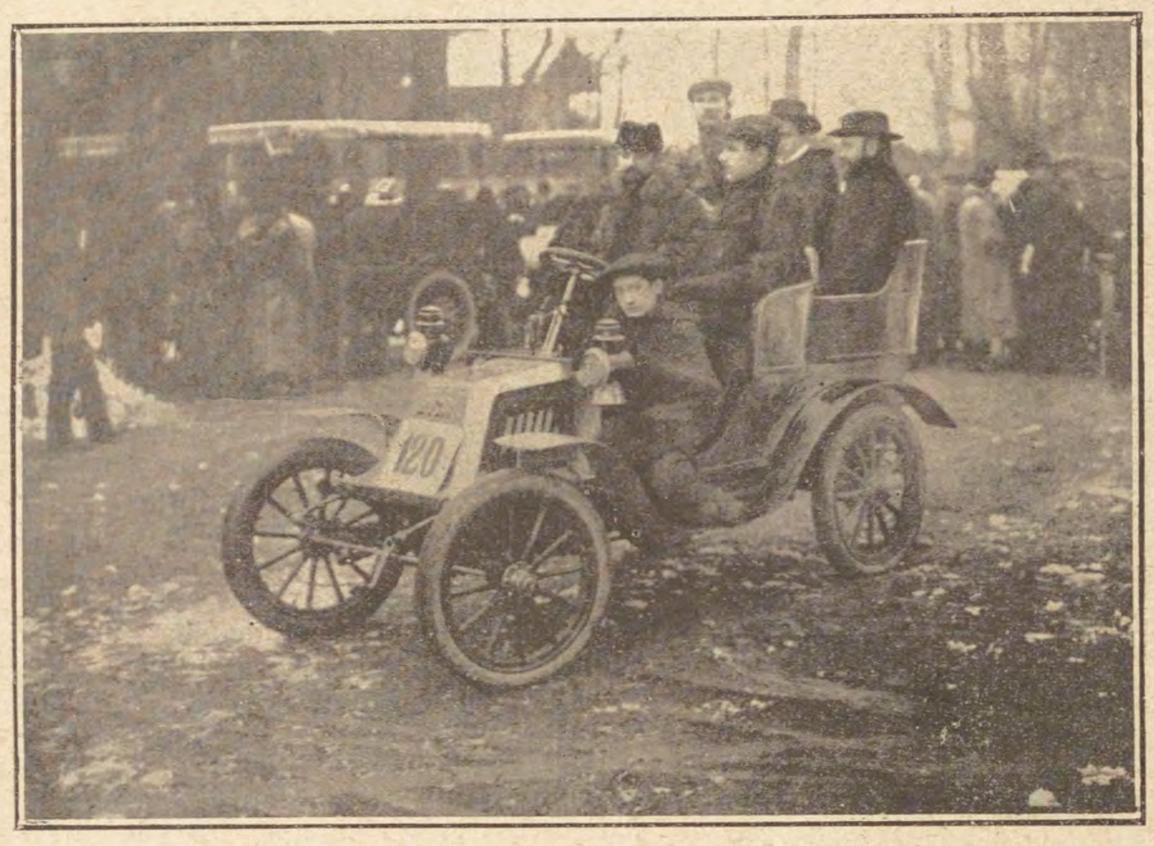


Osmont, vainqueur de la catégorie des motocycles sur son tricycle *De Dion* muni de pneumatiques *Michelin*,
2 litres 315 d'alcool à 50 p. 100.

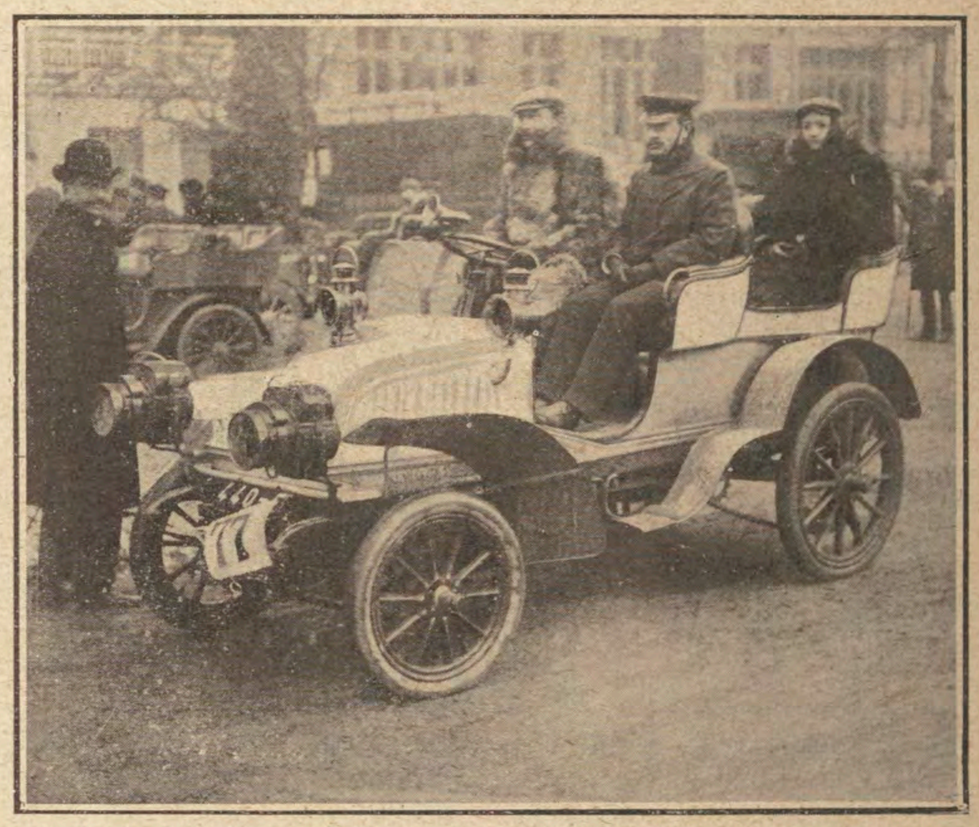


L'écurie des voitures *Bardon*, munies de pneumatiques *Michelin*.
Ces voitures ont pris les 2e, 3e et 5e places dans la catégorie des voitures (650 à 1000 kil.) avec 8 litres 300, 8 litres 360 d'essence et 8 litres 950 d'alcool à 50 p. 100.

L'écurie des voitures *Delahaye*, munies de pneumatiques *Michelin*.
Ces voitures se sont fort bien classées dans toutes leurs catégories ; elles ont pris la première place dans les grosse, voitures avec 13 litres 330 d'essence.



La voiture *Hautier* munie de pneumatiques *Michelin*.
La performance de la voiture Hautier est remarquable. C'est la seule qui ait fait le trajet avec 5 voyageurs. Le prix par voyageur et par kilomètre est revenu à 0 fr. 0125.



La voiture de la *Société des Téléphones*, munie de pneumatiques *Michelin*.
Cette voiture s'est classée deuxième de sa catégorie dans le classement à la tonne-kilométrique, avec 6 litres 063 d'essence.

Procédons par ordre.

Motocyclette et motocycle ont fort bien marché.

Signalons particulièrement la consommation des légères bicyclettes Clément et celle tout à fait remarquable du motocycliste Osmont, gagnant la catégorie motocycles à l'alcool, battant l'essence, tour de force qui n'a été réalisé avec lui que par la voiture légère Georges Richard.

C'est là un résultat merveilleux qui montre que le moteur de Dion-Bouton victorieux avec ce même Osmont en vitesse dans Paris-Berlin peut être économique en même temps que régulier et fort. De toutes les grandes maisons ayant jamais gagné une grande course annuelle de vitesse, la maison de Dion est la seule qui gagne un concours d'économie.

Les triomphateurs de la catégorie voiturettes sont incontestablement les Peugeot.

Tout le monde a vu avec plaisir la vieille marque française se mettre cette année d'un seul coup au niveau des premiers. Son nouveau type de véhicule se classe également troisième dans les voitures légères et est réellement de ce fait consacré d'un seul coup.

Dans les voitures légères, la maison Georges Richard, qui se fait d'ailleurs une spécialité de la victoire dans ce concours d'économie, fait le double event. Elle triomphe sur toutes, et à l'alcool, enlevant le prix offert par M. le prince d'Arenberg.

Il y a là une indication précieuse, d'autant plus qu'une voiturette Richard arrive seconde à *5 centilitres* (une cuillerée) de la première dans une autre catégorie et une voiture seconde à 1 décilitre sur 13 litres! Donc succès sur toute la ligne.

Notons également la place de la voiture Hautier, qui, avec deux cylindres, se place au même rang que le cylindre unique, grâce à sa transmission.

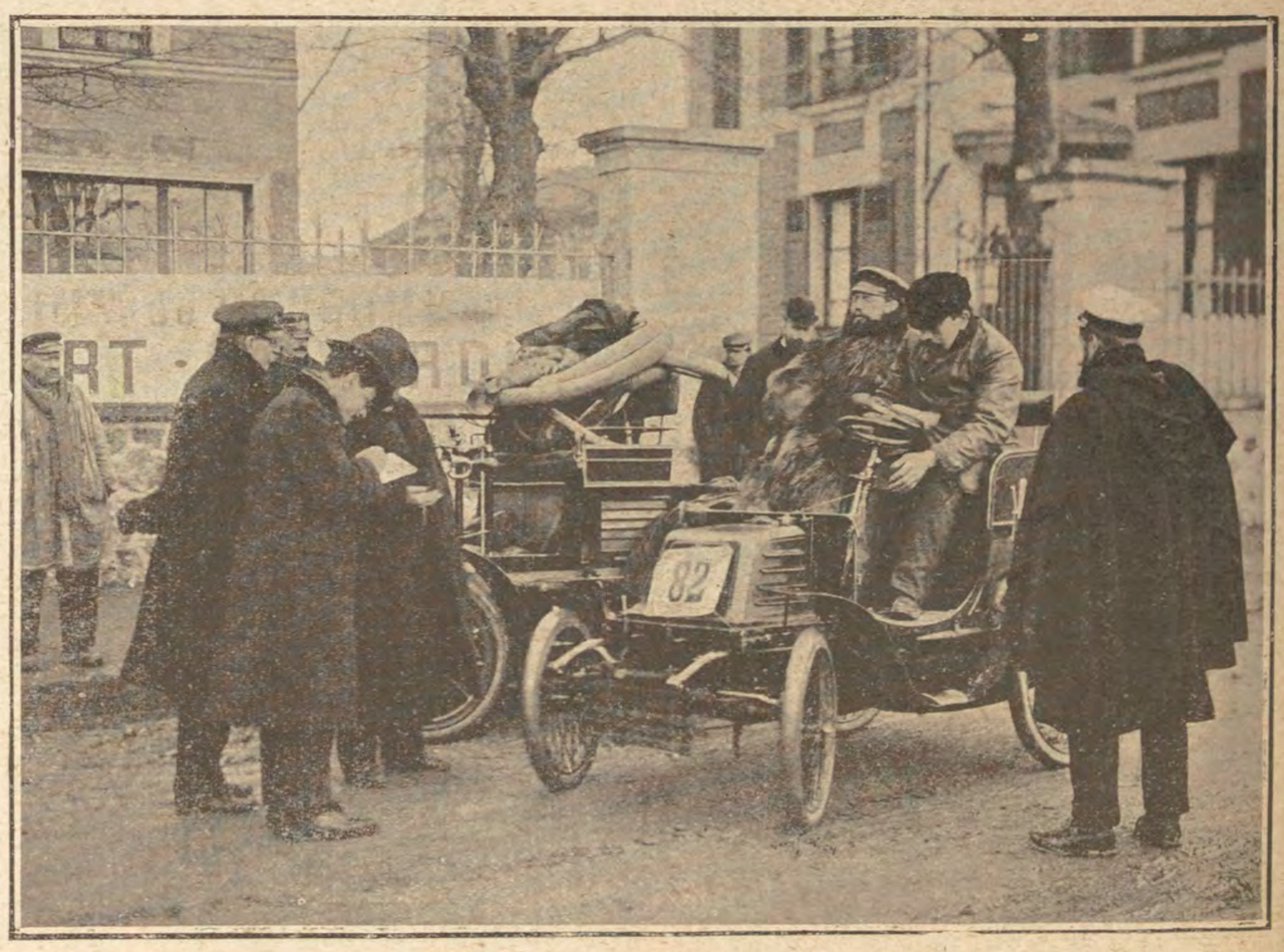
La triomphatrice de la catégorie voitures est à coup sûr la maison Bardon, dont les trois véhicules arrivent au premier rang avec une régularité remarquable.

A y remarquer également la place à la tonne kilométrique de la voiture Adder, qui, dans des véhicules industriels, enlèvera la première place.

C'est d'ailleurs ici que nous trouvons le plus d'exemples intéressants.

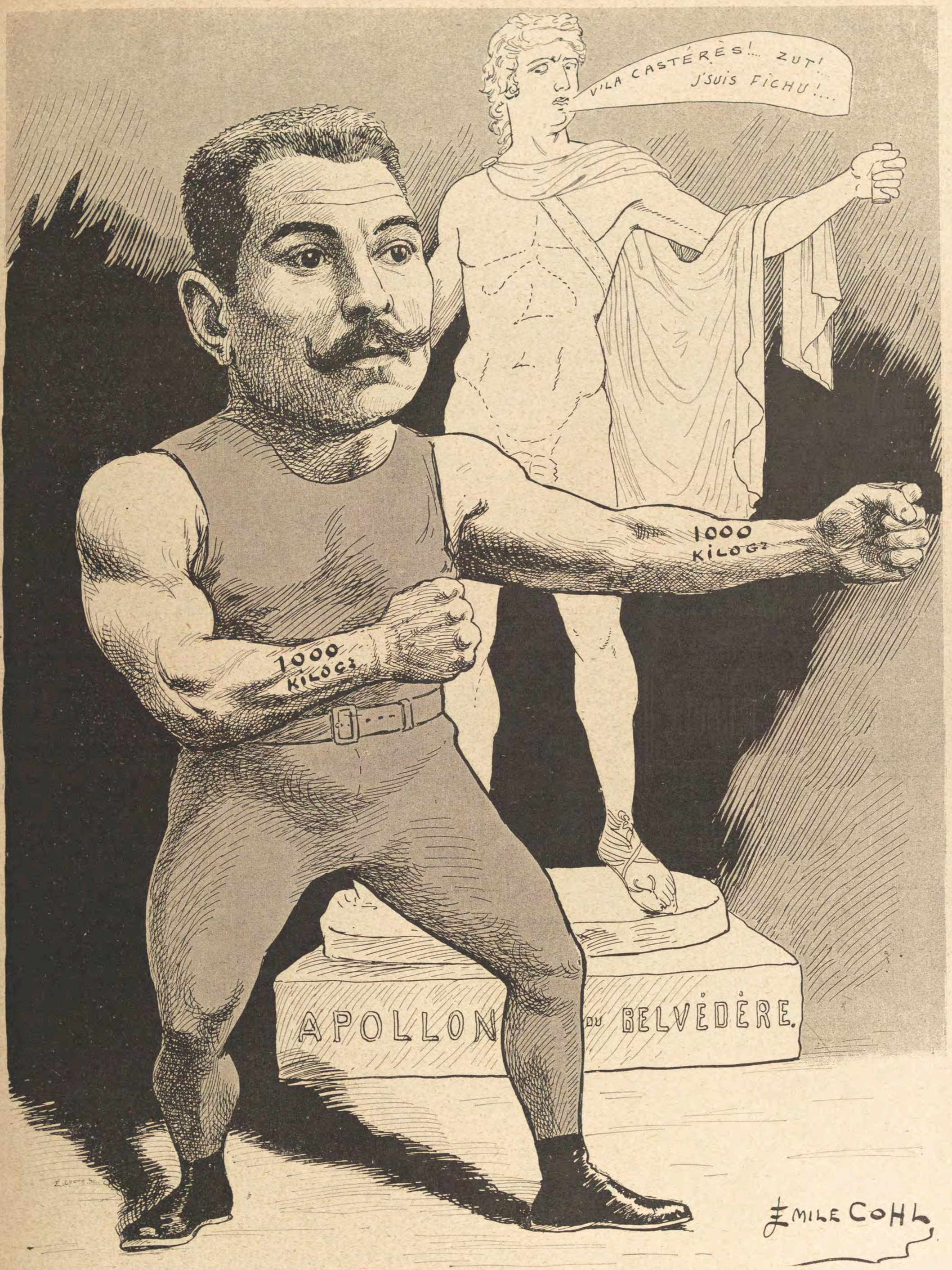
L'omnibus à 12 places de Dietrich accuse une consommation unique pour un véhicule à voyageurs et à marche rapide. Très grand succès de ce côté.

La première place à la tonne utile n'en revient pas moins à la maison Gillet-Forest déjà détentrice de ce record. Pour la première fois on a vu une tonne utile transportée à moins



(Cliché Beau.)

Une autre voiture *Georges Richard*, munie de pneumatiques *Michelin*.



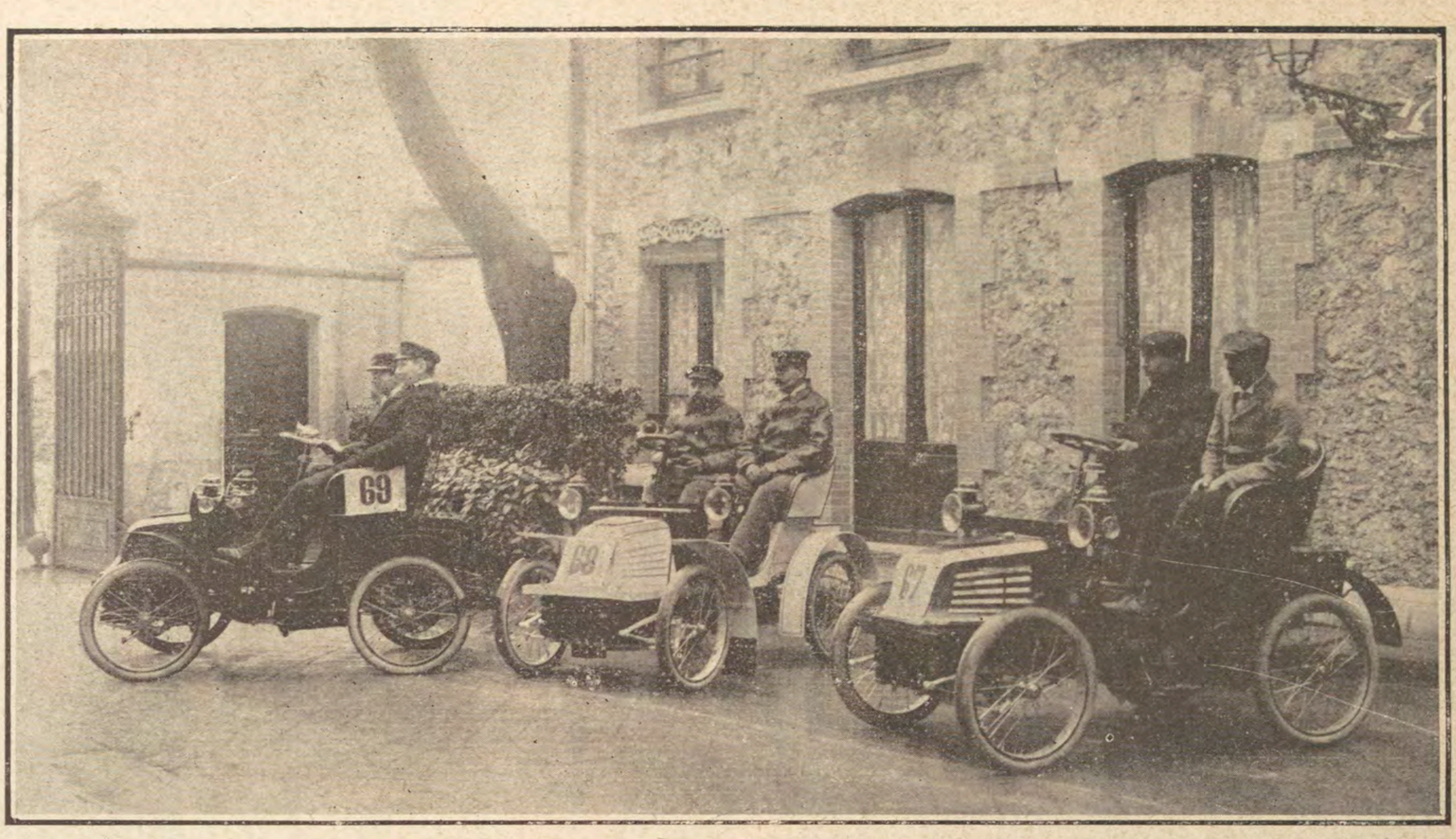
SOUVENIR DU MATCH CASTÉRÈS-CHARLEMONT A ROUBAIX

Le professeur Castérès champion des "deux points".

de 10 litres sur 60 kilomètres. Voilà qui fait honneur aux qualités pratiques de ce véhicule.

Comme toujours, enfin, la maison Delahaye se classe première dans le gros véhicule. C'est là encore une spécialiste de la victoire, et dans chaque catégorie on retrouve encore ces véhicules en tête, comme la maison l'est elle-même.

Sommetoute,épreuvedes plus intéressantes et qui nous fait souhaiter un prompt recommencement.



L'écurie des voiturettes *Peugeot*, munies de pneumatiques *Michelin*.
Ces voiturettes se sont classées respectivement 1re, 3e et 7e de leur catégorie.

La liste des prix s'établit ainsi :

1. *Motocyclettes.* — Médaille de vermeil, nº 105, Clément 1er.

Médaille d'argent, nº 29, Clément 2e.

Médaille d'argent, nº 116, Lamandière 3e.

Médaille de bronze, nº 30, Clément 4e.

2. *Motocycles.* — Médaille de vermeil, nº 51, de Dion-Bouton 1er.

Médaille d'argent, nº 95, bicyclette Devaux à moteur de Dion-Bouton 2e.

3. *Voiturettes.* — Médaille de vermeil, nº 69, Peugeot 1er essence, 1er du classement.

Médaille d'argent, nº 52, de Dion-Bouton, 1er alcool, 5e du classement.

Médaille d'argent, nº 80, Georges Richard, 2e essence, 2e classement.

Médaille de bronze, nº 68, Peugeot, 3e essence, 2e du classement.

4. *Voitures légères.* — Médaille de vermeil, nº 83, Georges Richard, 1er alcool, 1er du classement.

Médaille d'argent, nº 50, Fouquet de Lusigneul (Korn), 1er essence, 2e du classement.

Médaille d'argent, nº 92, Darracq, 2e essence, 1er à la tonne kilométrique, 3e du classement.

Médaille de bronze, nº 17, Peugeot, 2e à la tonne kilométrique.

Médaille de bronze, nº 54, de Dion-Bouton, 3e à la tonne kilométrique.

On a attribué à cette catégorie une des deux médailles restées libres dans la catégorie motocycles.

5. *Voitures.* — Médaille de vermeil, nº 65, Chenard-Walker, 1er à l'essence, 1er du classement.

Médaille d'argent, nº 9, Bardon, 1er à l'alcool, 5e du classement.

Médaille d'argent, nº 10, Bardon, 2e à l'essence, 2e du classement.

Médaille de bronze, nº 64, Bardon, 3e du classement.

6. *Grosses voitures.* — Médaille de vermeil, nº 44, Delahaye 1er.

Médaille d'argent, nº 84, Georges Richard 2e.

(Clichés P. Doyé). GEORGES PRADE.

L'HISTOIRE DU MUSCLE

II

POIDS ET HALTÈRES HIER ET AUJOURD'HUI

(SUITE) [1]

Nous nous sommes arrêtés, dans notre dernier numéro, au milieu du récit d'une aventure amusante dont Vincent et Ferrand, deux ancêtres, furent les héros. C'était au cours d'une visite que les deux athlètes, toujours inséparables, avaient eu l'idée de faire à Monte-Carlo. Après avoir jonglé avec les canons et les boulets du prince, dans la cour du château, Vincent et Ferrand venaient de pénétrer dans la salle des jeux où nous allons les suivre.

✣ ✣ ✣

Les deux amis se dirigèrent vers une table où fonctionnait la roulette. Quelques instants s'écoulèrent pendant lesquels les hommes ne quittèrent pas des yeux le tapis.

— Tu y comprends quelque chose à ce jeu-là, murmura Vincent à son camarade ?

— Et toi, répliqua Ferrand ?

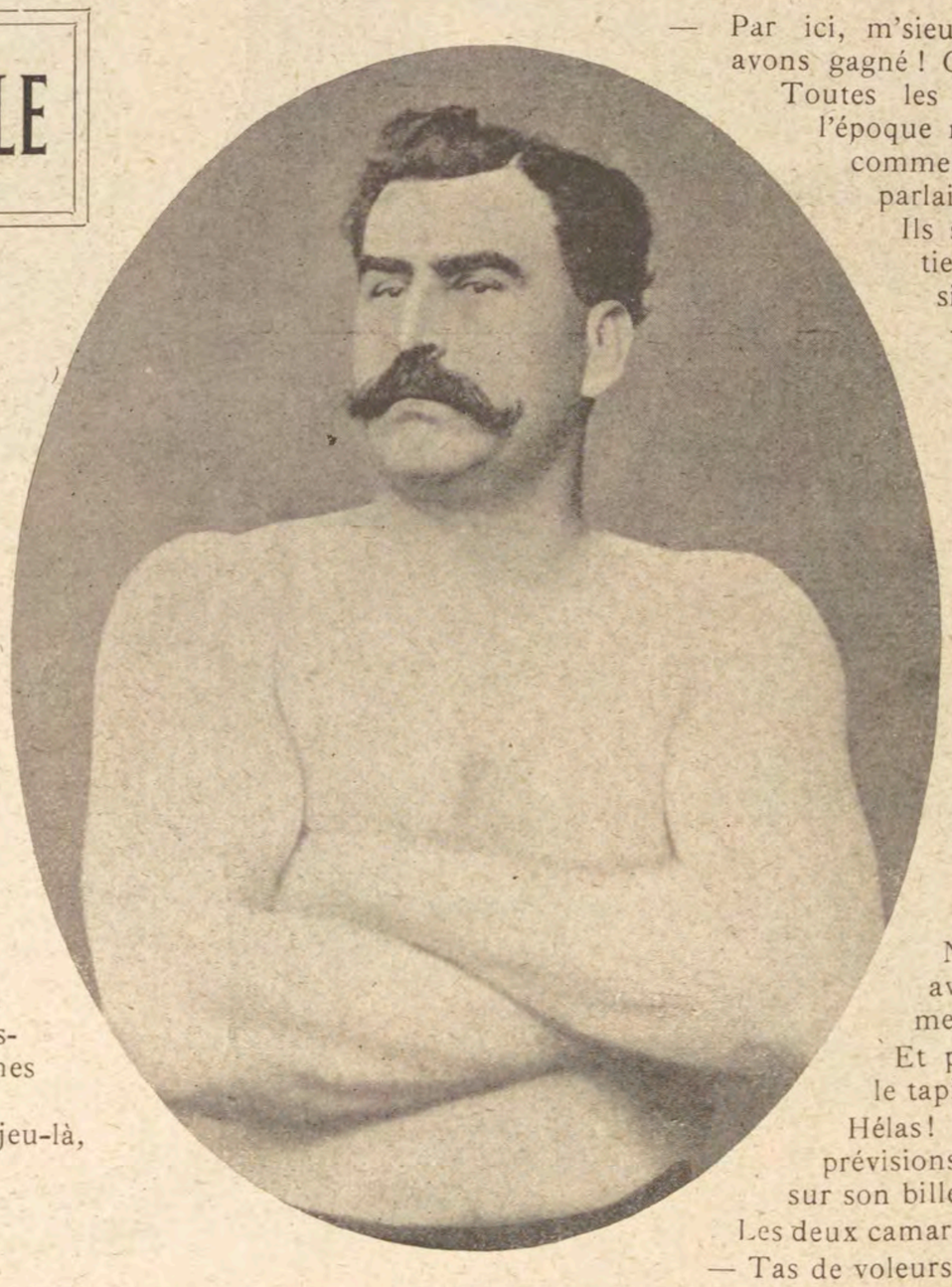
— Rien du tout !

— Moi non plus. Regardons.

— Ça y est dit tout à coup Vincent, j'ai compris ! Sur quelle couleur faut-il mettre ? La rouge ou la noire ?

— Vas-y de la rouge, répondit Ferrand, c'est plus gai.

L'Homme-de-fer, mit un louis sur la rouge, la bille roula et quelques instants après il constata qu'il avait gagné.



Louis Thomassin, né à Lyon en 1835.

— Par ici, m'sieur, cria d'une voix réjouie Vincent, nous avons gagné ! Chouette !

Toutes les madame Baringhel, tous les d'Héloë de l'époque relevèrent la tête stupéfaits et regardèrent comme des bêtes curieuses les deux hercules qui parlaient à haute voix et riaient à pleine gorge.

Ils se calmèrent sur l'invitation du chef de partie qui leur déclara « qu'ici on opérait en silence ».

— On les laisse dit Vincent, en parlant des deux louis qui étaient encore à rouge.

— On les laisse, déclara Ferrand.

Ils gagnèrent et doublèrent leur mise.

— Laisse les quatre, glissa Ferrand à l'oreille de son ami.

Une troisième fois la chance les favorisa. Pleins de confiance, les deux hercules décidèrent de laisser les huit louis sur la rouge.

Cette fois ils perdirent.

— Nous y sommes de vingt francs dit l'Homme-de-fer.

Il remit un louis sur rouge et gagna.

— Ça y est, dit-il à Ferrand, je comprends le jeu maintenant. Nous avons gagné trois fois d'abord, puis perdu la quatrième.

Nous venons de gagner une fois, nous avons encore deux fois à gagner sûrement.

Et pour appuyer ses explications, il jeta sur le tapis un billet de cinq cents francs.

Hélas ! l'Homme-de-fer s'était trompé dans ses prévisions. Il vit le râteau du croupier s'abattre sur son billet bleu et lui filer devant les yeux.

Les deux camarades, se regardèrent, consternés.

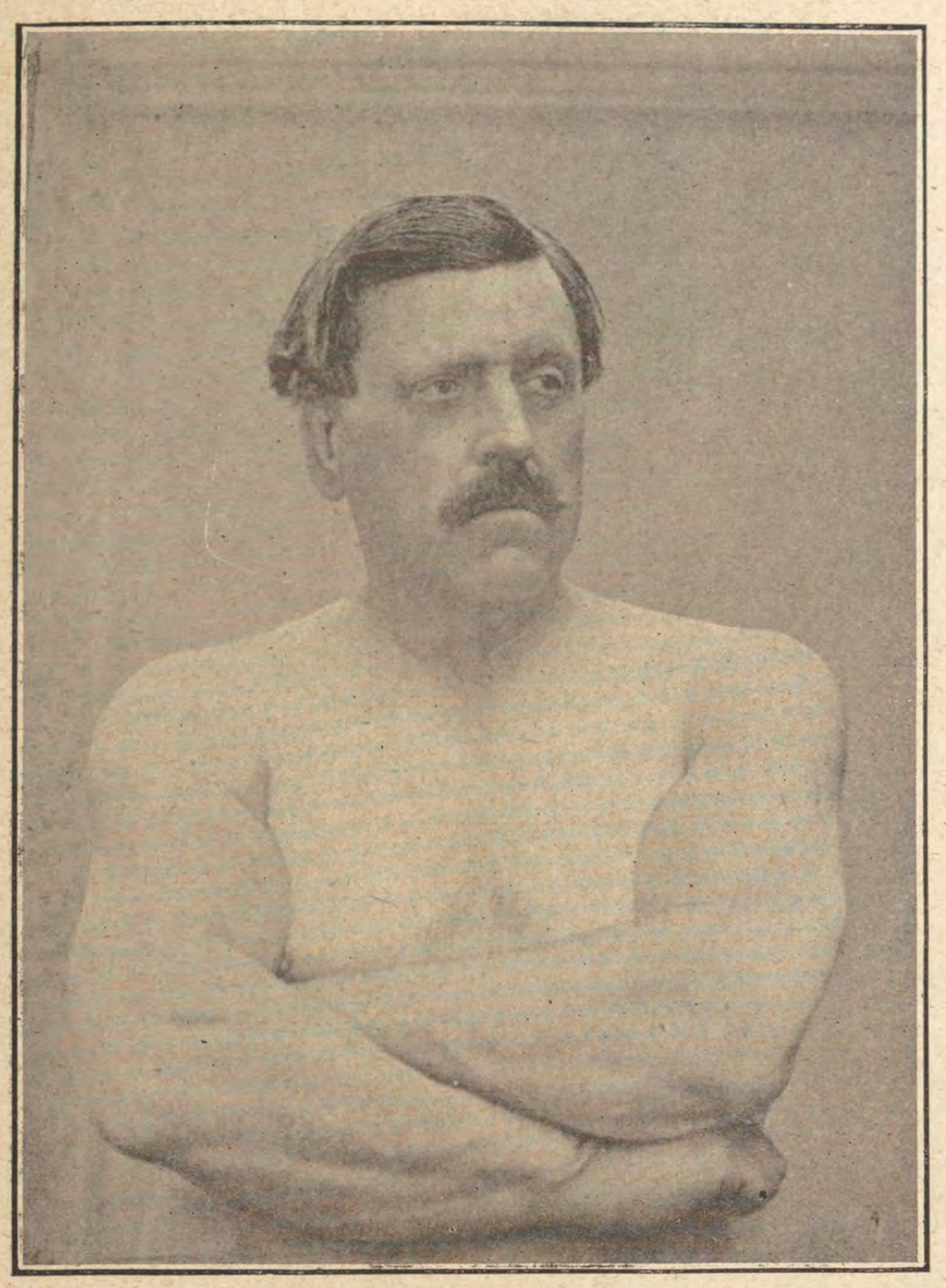
— Tas de voleurs ! s'écria l'Homme-de-fer.

C'était l'expulsion immédiate ; un inspecteur s'approcha pour procéder à cette opération.

— Nous expulser, cria Ferrand, qu'on y vienne donc !

— Fauchés de cinq cents francs d'un coup !... hurlait Vincent, jamais de la vie.

(1) Voir les numéros 177 et 178.



Massin, né à Paris en 1840.

On fit cercle autour des deux hercules.

— Veuillez sortir, messieurs, dit l'inspecteur.

— Rendez-moi mon argent, criait l'Homme-de-fer, rendez-moi mon argent...

— Ah ! c'est ainsi, dit l'inspecteur, et bien c'est moi qui me charge de vous sortir !

Le malheureux ! il avait à peine achevé sa phrase que Vincent le saisissant par un bras et par le fond de sa culotte le soulevait de terre comme une plume et le secouait d'importance malgré ses protestations.

— Envoie le boulet du prince ! cria Ferrand.

Et l'inspecteur lancé violemment alla choir dans les bras de Ferrand.

— A toi, Vincent !

— Attrape, Ferrand !

Pendant plus de trois minutes, le malheureux inspecteur servit de balle aux deux athlètes, ô l'habit noir !... ô la cravate blanche !

Les parties avaient cessé à toutes les tables, et les joueurs qui n'aiment pourtant pas à être dérangés, trouvaient ce petit interlude très folichon.

Enfin l'inspecteur reprit contact avec le sol.

— Combien avez-vous perdu ? rugit-il.

— Cinq cents francs.

— On va vous les rendre.

— J'pense bien, sans quoi nous démolissons votre piaule.

On leur remit vingt-cinq louis.

— Vous allez sortir maintenant, demanda presque timidement l'inspecteur.

— Tu parles, dit Ferrand, et nous n'y remettrons plus les pieds dans ta sale boîte.

Et les deux joueurs récalcitrants s'éloignèrent tranquillement.

Ce furent ces deux hommes qui avaient fait un esclandre pour rentrer en possession de cinq cents francs perdus au jeu, qui n'hésitèrent à dépenser cinquante louis pour avoir la satisfaction d'aller à Londres se mesurer avec un athlète allemand, qui se disait intombable à la lutte et sans rival dans les exercices athlétiques.

Ils se rencontrèrent à l'*Aquarium*.

Vincent et Ferrand exécutèrent très facilement les exercices de l'athlète allemand et firent mieux encore.

Ce jour-là, l'Homme-de-fer se plaça sous un cheval, le souleva et fit le tour de la scène en le portant sur son échine.

L'hercule allemand voulut lutter le lendemain.

Avant d'entrer en scène, il salua Vincent :

— Tout à l'heure, répliqua ce dernier, quand tu m'auras tombé,

La lutte commença ; au bout de quelques minutes, l'Allemand était embarqué par un tour de hanche en ceinture.

— Tu vois, dit-il à Ferrand, en remontant dans sa loge pour se déshabiller, ce voyage-là nous coûte mille francs, mais j'ai tombé l'Allemagne !...

Un athlète bien médiocre fut Rabier. Celui-là pourrait presque revendiquer l'invention du « bluff ». Il racontait sur son compte des histoires à dormir debout, d'ailleurs, il n'y allait pas de main morte, il s'était tout simplement surnommé le « premier bras de France ». Avant de venir à Paris, il cultivait la terre en Auvergne.

Un dimanche, — c'est lui qui parle, — il revenait à travers champs, par un chemin de traverse pour gagner le village, tout proche d'ailleurs, qu'il habitait, quand il aperçut un laboureur comme lui qui n'observait pas le repos dominical et labourait sa terre.

Les bœufs traînaient péniblement la charrue, si péniblement même qu'ils s'arrêtèrent tout à coup et malgré les objurgations du laboureur refusèrent de faire un pas de plus.

Rabier s'approcha.

— Ça ne va donc plus, dit-il, tes bœufs n'en peuvent plus.

— C'est un sillon très dur, répondit l'homme.

— Oh ! très dur, peut-être, mais mes bœufs à moi, en viendraient facilement à bout, repartit Rabier. Ce sont bien les plus forts de la région.

— Non, dit simplement le laboureur.

— Non, reprit Rabier piqué au vif, nous allons bien le voir...

Et sans ajouter un mot, il courut chercher ses bœufs. Sa ferme était à quelque trois cents mètres ; il revint assez rapidement, et souriant et ironique attela à la charrue du laboureur ses deux bœufs.

— Hé dia hé ! cria-t-il pour les mettre en marche.

Les bœufs ne bronchèrent pas. Il les frappa, même résultat. Les cloches sonnaient à l'église du village pour l'office du matin, les bêtes les entendaient-elles ? c'est certain ; savaient-elles que le jour où elles carillonnaient c'était pour elles jour de repos ? Bref, elles refusèrent absolument de s'employer.

Rabier, pris de rage les saisit par les cornes pour les tirer à lui, mais déploya une telle force que les cornes se brisèrent.

Rabier fut surnommé le *marchand d'hommes*. Il fit à Paris partie de la police secrète de l'Empire et quand éclata la guerre de 1870, il courut de droite à gauche, pour enrôler des volontaires. Ce fut, au point de vue athlétique, un homme plus qu'ordinaire. Il travailla quelque temps des faux poids sur les places publiques.

Un homme à qui l'on a prêté une force prodigieuse et sur la valeur duquel plane des doutes très sérieux, c'est Jean-Pierre, le laboureur de Montastruc.

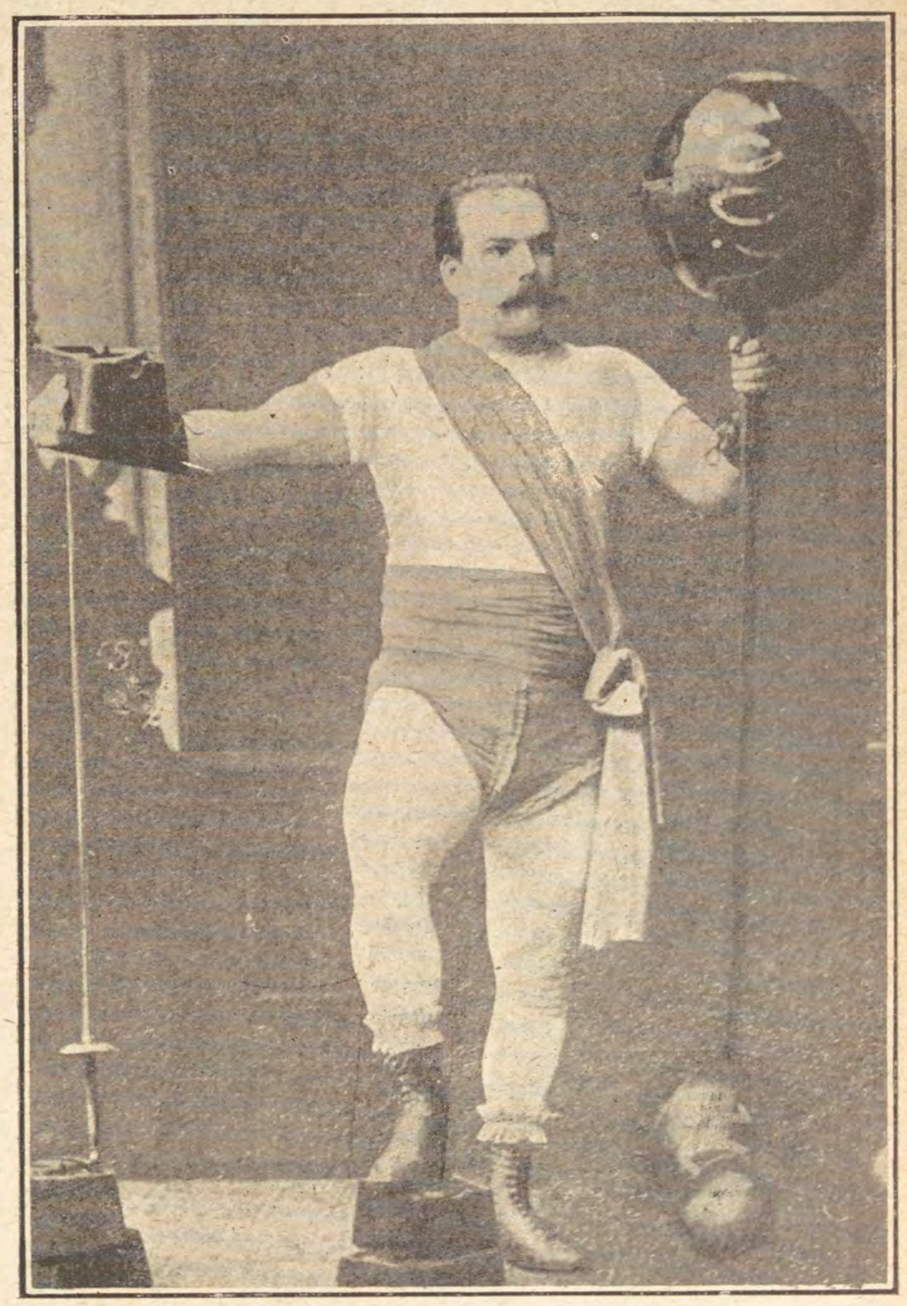
La légende lui attribue des tours de force inouïs.

Un jour, il croise sur la route un charretier dont la voiture, chargée de blé, était embourbée dans une ornière. Jean-Pierre, paraît-il, se plaça sous le véhicule, le souleva sur son dos, le tira de l'ornière et le remit ainsi au milieu de la route.

Une autre fois, voulant indiquer sa route à un passant, il saisit sa charrue des deux mains et tendant les bras, s'en servit pour désigner le sentier qui se déroulait devant lui et que devait suivre le voyageur égaré. Tout cela voyez-vous, il vaut mieux le croire que d'y aller voir.

La vérité est que Jean-Pierre de Montastruc fut exploité par plusieurs directeurs forains qui lui bâtirent une réputation qu'en somme rien n'a justifié.

Jean-Pierre était en effet un sujet assez curieux. C'était un disgracié de la nature, grand, bossu, avec des bras d'une longueur démesurée et des mains énormes. On a attribué sa gibbosité à un accident survenu au cours de ses pseudo-exploits athlétiques. C'est inexact. Il vint au monde difforme.



Gaston de Paris, né à Paris en 1852.

Quand il était assis dans un wagon, au milieu de la banquette, et qu'il étendait ses bras en croix, l'extrémité de ses doigts touchait les vitres du wagon.

La réputation d'athlète de Jean-Pierre de Montastruc a été considérablement exagérée. C'était un type curieux.

Il y a vingt ans environ, vivait à Darnétal, près de Rouen un jeune homme qui fut peut-être un des êtres les plus forts qui aient jamais existé : c'était un meunier.

Bien des hercules, ayant entendu parler de sa force, allèrent lui rendre visite. L'un d'eux le surprit un jour en train de monter une échelle avec un énorme sac de farine qui pesait plus de 100 kilos, sur ses épaules. Le visiteur, très confiant en sa force, dit au meunier quand il fut redescendu de l'échelle :

— Je veux monter comme vous un sac de farine à la grange.

Il chargea un sac sur ses épaules et se mit en devoir de gravir les échelons.

Il en avait assez péniblement monté une douzaine quand le meunier lui cria :

— Arrêtez, ne bougez plus !

Et saisissant à son tour l'échelle par les montants, il transporta, par la seule force des bras, l'homme, le sac et l'échelle à quelques mètres plus loin. L'hercule de passage ne demanda pas à en faire autant.

Louis le Mécanicien fut encore un de ceux dont la réputation a été très suspecte. Il travaillait des poids de dimensions énormes, mais qui ne pesaient pas très lourd. La nature l'avait doué, celui-là aussi, de mains extraordinaires. Ainsi quand il développait la main, son pouce touchait le bas d'un litre et l'extrémité du petit doigt rejoignait l'entrée du goulot.

Il entourait très facilement un litre de la main.

Aussi se servait-il de poids spéciaux. Ses 20 kilogrammes avaient l'air d'en faire 40 ; il ne se gênait pas d'ailleurs, pour entretenir l'erreur du public.

Oh ! ces mains, elles enveloppaient tout ce sur quoi elles se posaient; les poids semblaient disparaître sous elles.

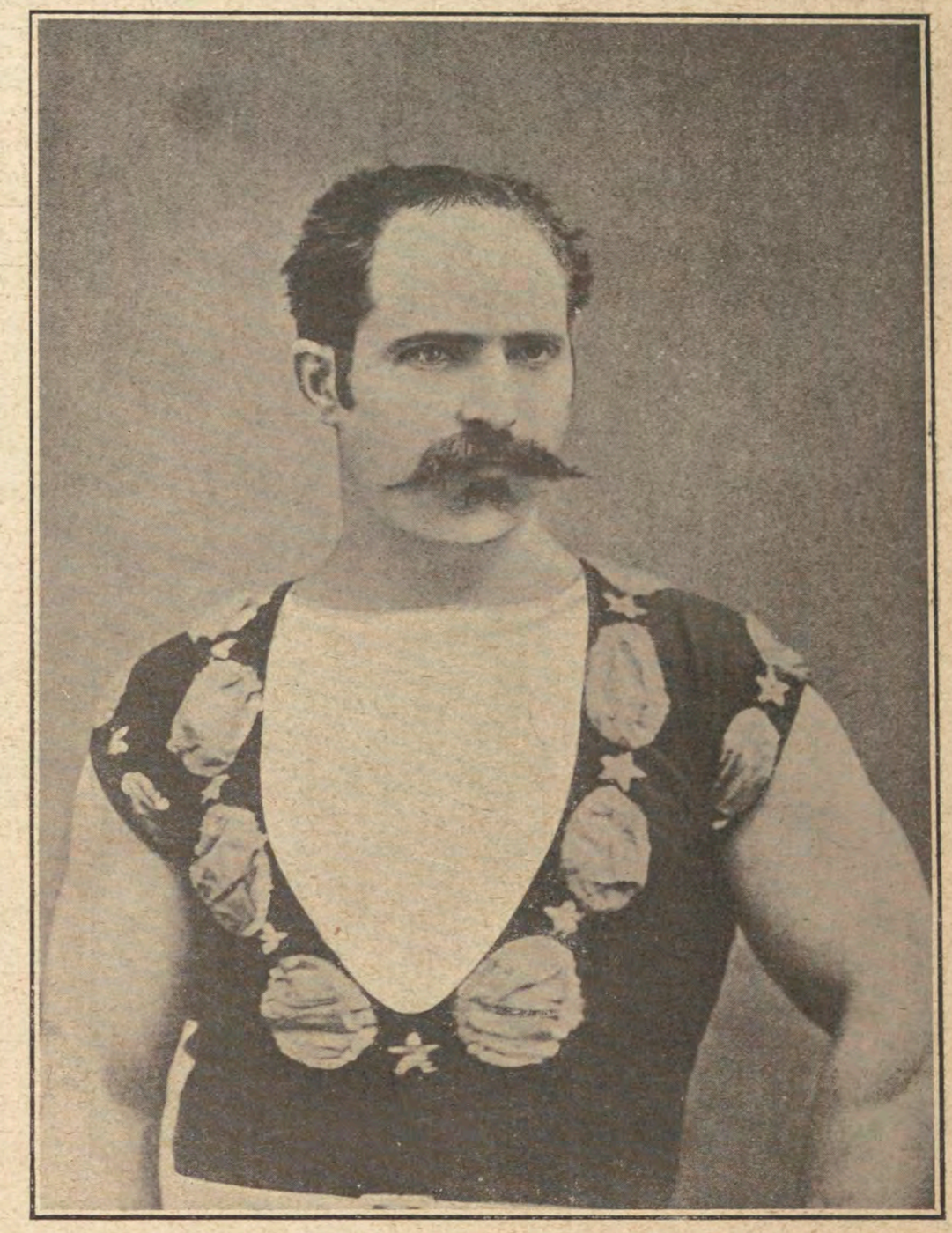
Joigneret fut un jour le Pétrone des poids et haltères. Il était très élégant et travaillait sur les places avec une grande correction d'allures ; peut-être même avec un peu d'affectation.

Ce fut lui qui, le premier, adjoignit à un cabaret une salle d'entraînement pour les amateurs.

Le pauvre homme finit au bout d'une corde. A la suite de mauvaises affaires, il se pendit.

Jules Barrois et son frère Justin étaient de l'école de Joigneret ; c'étaient des hercules élégants. Ils se conjuguaient parfaitement tous deux et étaient d'une adresse extrême. Malheureusement leurs engins n'étaient pas sincères, ils se servaient de matériel frelaté.

Les deux frères acquirent à Paris une coquette réputation. Un jour ils voulurent tâter de la province et filèrent sur Lyon. Leur succès égala celui qu'ils remportaient à Paris. Ils achetèrent un cirque, voyagèrent, gagnèrent beaucoup d'argent, mais en dépensèrent plus encore. Après les triomphes, la culbute, il fallut vendre l'établissement. Jules Barrois vit encore.



Charles Marin, né à Besançon en 1857.

Raulin jeune, né à Paris en 1848.

Parmi les hommes qui s'essayèrent dans l'athlétisme professionnel, il en est deux bien peu connus d'ailleurs, mais dont les noms sont à retenir.

Ah ! ceux-là, dans le genre gai, furent deux phénomènes.

Ce sont Dubois et François Villier. On parle de chiqué ! Mais tout ce qui se passe maintenant n'est rien à côté des acrobaties auxquelles se livraient ces deux messieurs.

Après avoir ramassé quelques sous à travailler les poids — et de quelle façon ! — Dubois résolut de se mettre à la lutte.

D'emblée, il acheta une baraque.

Ah ! mes pauvres amis ! A quel travail nos grands-pères et nos pères ont- ils assisté !

Rien ne vous donnera une idée de ce qui se passait aux arènes Dubois. C'était phénoménal.

Dubois, un beau jour, se tint le raisonnement suivant.

— Faire le boniment à la parade, c'est très bien, mais je ne sais pas, il me semble qu'on peut trouver quelque chose de mieux. Il faudra que je creuse cette idée-là. Les recettes sont bonnes, c'est vrai, mais il n'y a pas à dire, le public veut du nouveau, il faut lui en donner coûte que coûte.

Et il en trouva, du nouveau, le directeur des arènes athlétiques ! Jugez-en.

Parmi les hommes qui travaillaient avec lui, se trouvait un débardeur, du nom de François Villier, dont la fonction consistait à « chiquer contre ».

On appelle « chiquer contre » remplir le rôle de l'amateur qui demande un gant pour se mesurer avec un des hommes présentés en parade.

Ce François Villier était l'adversaire ordinaire de Dubois et, régulièrement, ils s'insultaient comme des portefaix, Villier, perdu dans la foule qui attendait pour entrer, Dubois, du haut de sa baraque. La comédie était parfaitement jouée, le bon public y mordait avec un empressement touchant.

Un jour, comme Dubois, donnait sa première séance dans une fête de quartier et faisait son petit speech ordinaire, on vit François Villier fendre la foule, se diriger jusqu'au pied de l'entresort et invectiver mon Dubois qui répondait bien entendu sur le même ton.

— Un gant n. d. D., je veux un gant pour lutter avec vous tout de suite ! Vous entendez, tout de suite ! hurla Villier.

On lui donne un gant pour le calmer, la parade s'acheva et le public étant entré en foule, la séance commença.

Après quelques luttes sans intérêt, on en vint à l'épreuve intéressante, la rencontre de Dubois contre Villier.

Un grand silence se fit dans la baraque. Les adversaires s'attaquèrent en furie, roulant l'un sur l'autre, se relevèrent ; on eût dit qu'ils allaient se massacrer.

(A suivre.)

FIORAVANTI.

Poulains nés à la 19e brigade d'artillerie.

LE CHEVAL DANS L'ARMÉE

Cette année, pour la première fois, une nouvelle épreuve exclusivement réservée aux chevaux inscrits sur les contrôles des régiments de cavalerie, artillerie et train des équipages, aura lieu au Concours Hippique de Paris. Ce « championnat du cheval d'armes » ne manquera pas d'être très intéressant ; aussi, avons-nous cru devoir, comme préface à cette épreuve, consacrer une courte étude au cheval dans l'armée.

⊕ ◒ ◒

Lorsque le marquis de Roccagiovine, le célèbre écuyer italien qui dirige, dans la Campagne romaine, le cours d'équitation de Tor di Quinto, où se complète l'éducation hippique des officiers de cavalerie sortant de l'école de Pignerol, visita l'école de Saumur, il y a quelques années, il fit sur son séjour à notre grande école de cavalerie, un rapport des plus élogieux:«Les officiers français de Saumur, écrivait-il, ont une bonne position, aisée et élégante ; même au galop allongé, les jambes ne se déplacent pas. Le corps est assis au fond de la selle et n'est pas ridiculement en équilibre sur les étriers, il est légèrement penché en avant, prêt à s'asseoir au moment du saut. On voit que ces cavaliers, habitués au pur sang, ont une confiance absolue dans ses moyens », et il continue ainsi : « On est frappé de la position des cavaliers, des mouvements uniformes des chevaux... Ils semblent dire en entrant au manège : C'est nous qui personnifions l'école. »

Le marquis de Roccagiovine est un grand partisan — et avec juste raison, pensons-nous — des exercices en plein air:«La course à travers champs fait ressortir bien plus les qualités des chevaux et la science des cavaliers que le manège ou même le terrain de manœuvre. »

Ce jugement, porté par un étranger, a une grande valeur, c'est une reconnaissance presque officielle de la supériorité de l'école française sur l'école allemande, car il ne faut pas oublier les tendances très germaniques des officiers italiens.

Notre cavalerie française a certes besoin encore d'être stimulée, non point à Saumur, mais dans l'ensemble des régiments. Le goût du cheval avec l'envahissement de la bicyclette et des automobiles, a eu, dans notre pays, des tendances à décroître : mais c'est une affaire de temps et surtout de mode. La jeunesse française s'adonne à tous les sports, c'est évident, mais elle en néglige certains et particulièrement le sport hippique. A Londres, la jeunesse des deux sexes monte à cheval ; à Bruxelles, à Gand, à Genève, à Vienne, à Berlin, il en est de même ; à Berlin, il y a quinze manèges dont le moindre possède de quatre-vingts à cent chevaux. Quelques - uns en ont jusqu'à trois cents. A Paris, on compte les manèges, et il y en a bien peu qui aient un confort suffisant et des chevaux passables ; cependant le goût du cheval est loin d'être perdu en France; dans certaines de nos grandes villes, Bordeaux, Marseille, Nantes, Clermont-Ferrand, Nancy, Lille même, il y a des manèges qui sont en même temps des écoles de dressage et qui « marchent » très bien.

Si, dans son ensemble, la cavalerie autrichienne, russe ou allemande est peut-être, d'après l'avis de certains, un peu supérieure à la cavalerie française, c'est que le goût du cheval est plus prononcé en Autriche, en Allemagne ou en Russie. Le cadre de nos officiers s'en ressent et aucune parole n'est plus juste que celle de Jules Simon qui disait : « On sait que les généraux allemands, quand ils ont besoin d'improviser un aide de camp, trouvent toujours de bons cavaliers à profusion. »

En dehors des exercices purement militaires, nos officiers n'ont, pour se perfectionner dans l'art équestre, que les rares journées de courses militaires et les concours hippiques quand leurs chefs de corps veulent bien leur donner l'autorisation d'y prendre part.

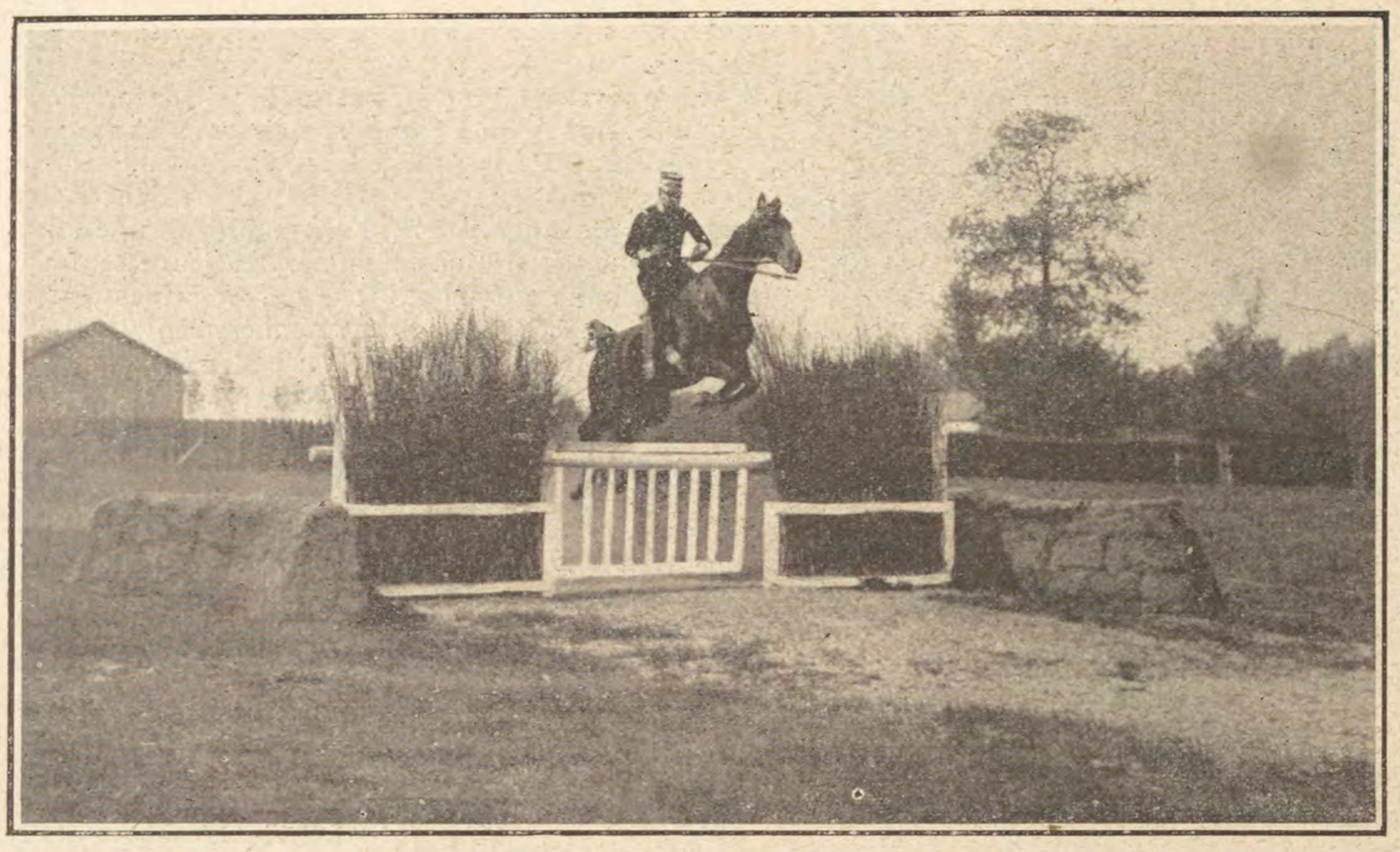
Bellah, pur sang anglo-arabe, par Ramsès II, p. s. arabe, et Mac Deleght, p. s. anglais, cheval d'armes du lieutenant Moigno, du 8e régiment de dragons, qui, avec la monte du lieutenant Haetjens, du même régiment, a obtenu le premier des Grands Prix de Paris au dernier Concours hippique.

Les courses sont, certes, un exercice excellent pour mettre en confiance cheval et cavalier : cependant, les courses de vitesse que sont les militarys, courses auxquels ne prennent part que des spécialistes avec des chevaux préparés uniquement en vue de ces épreuves, devraient plutôt être des courses de fond avec obstacles naturels, des cross country de 6 à 7 000 mètres, dont les parcours pourraient facilement se trouver sur la plupart de nos hippodromes et pour lesquelles les sociétés d'encouragement devraient donner des prix. Cette sorte de course est la véritable épreuve du cheval de guerre de l'officier, qui, en reconnaissance, aura souvent besoin d'aller vite et droit à travers tout terrain pour rapporter un renseignement urgent ou échapper à une poursuite vigoureuse. Ces épreuves pourraient être courues par tous les chevaux inscrits comme chevaux d'armes d'un officier et les chevaux seraient handicapés suivant leur origine et leurs succès antérieurs.

Des concours hippiques, nous en avons assez souvent

Le matin avant la manœuvre.

Le capitaine du 29e bataillon de chasseurs à pied, Guy, les lieutenants Bausil et Allut, du 28e régiment de dragons, montant leurs chevaux d'armes.



Brette, cheval d'armes du capitaine La Bruyère du 28e dragons, monté par le lieutenant Allut.

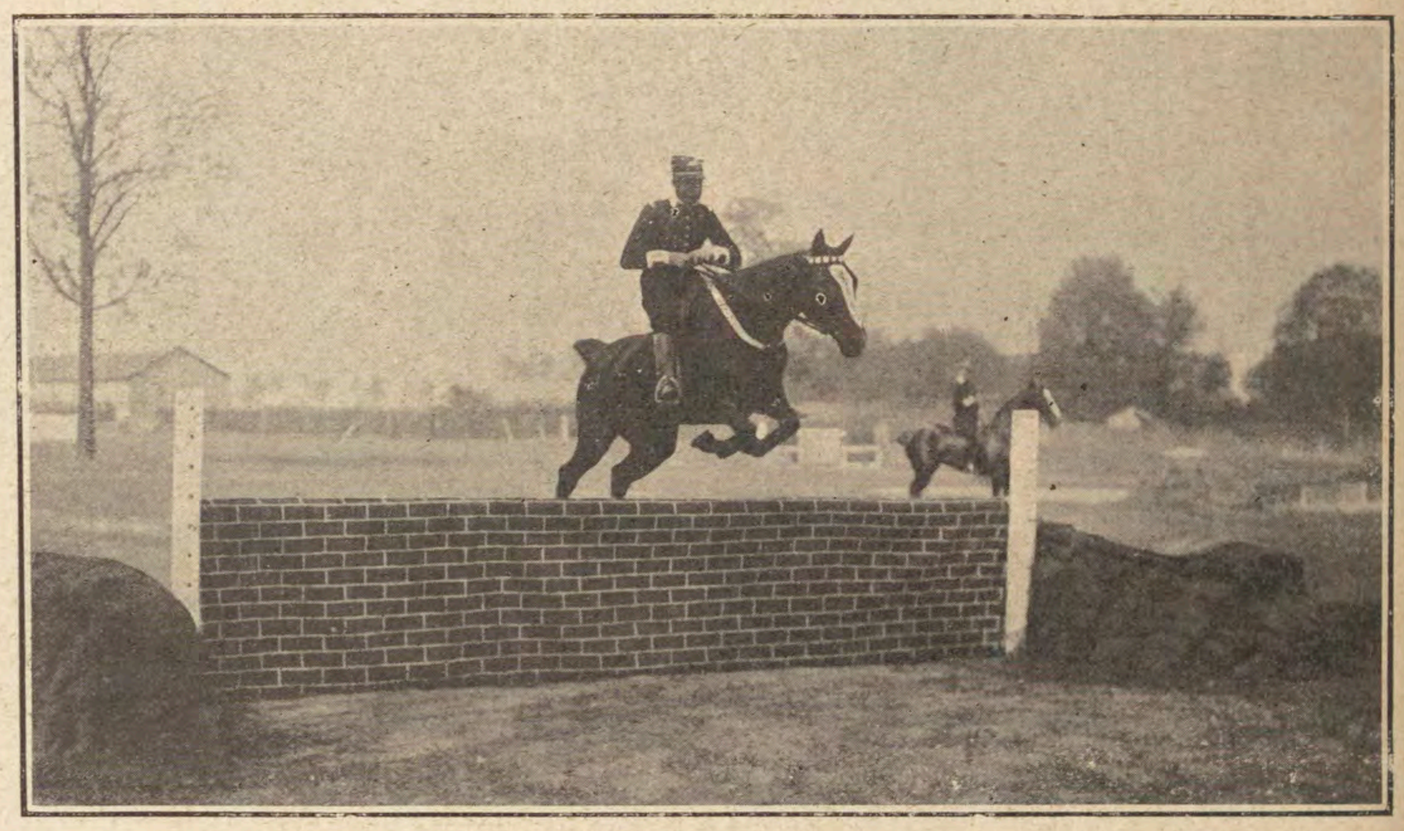
parlé dans la *Vie au Grand Air* ; s'ils ont leur utilité dans certaines régions ingrates, à cause de l'emploi du cheval qu'ils nécessitent et du dressage à l'obstacle qui en est la conséquence, en revanche, ils ne présentent aucune occasion et n'ont aucune valeur comme étude du train, comme exercice de coup d'œil et de décision, comme ferment d'audace. Les courses offrent bien ces avantages, même à un assez haut degré; mais, avec le règlement actuel, c'est un plaisir qui n'est pas à la portée de tout le monde; puis, il y a la question de poids qui en éloigne la majorité des cavaliers ; et puis aussi, dans certains régiments, les officiers qui montent en courses ou présentent des chevaux dans les concours hippiques sont parfois vus d'un mauvais œil. C'est tout le contraire en Allemagne; aussi, un général de cavalerie allemande, le comte Von Rosemberg, pouvait-il écrire dans un de ses ouvrages: « Que deviendrait une cavalerie dont les jeunes officiers ne pourraient monter à cheval que dans le service : c'est-à-dire seulement au manège et sur le terrain de manœuvre ? » Le général comte Von Rosemberg courait encore, comme général, des steeples militaires, il y a quelques années et avait à son actif cent soixante-dix-huit places de premier et cent six de second. Il est, par exemple, interdit aux officiers allemands de courir dans les courses de jockeys, et ils sont invités par l'autorité militaire à endosser l'habit rouge dans les steeples-chases pour gentlemen; mais les prix là-bas sont officiellement donnés en argent. L'empereur tient même à remettre, chaque année en personne, au gagnant du Prix d'honneur des courses de Charlottenbourg, d'une somme de 3 000 marks, allocation prise sur la cassette impériale.

On travaille autant le cheval dans l'armée française que dans les armées étrangères, mais l'autorité supérieure n'encourage pas assez nos officiers. Un des meilleurs exercices, dont nul ne songe à contester la très grande utilité dans l'éducation d'un cavalier, celui qui se rapproche le plus de la réalité, est la chasse à courre.

En Allemagne, les chasses et les drags sont réglementaires : l'autorité militaire pousse même les officiers à créer des équipages de chasse et même, à la suite d'une décision de Guillaume II, tous les officiers supérieurs de cavalerie vont à l'école de Hanovre suivre un cours de quatre semaines non seulement pour y être exercés à sauter les obstacles de steeple de l'École, mais aussi pour y suivre un certain nombre de chasses ; presque tous les régiments allemands de cavalerie possèdent leur société de courses et plus des deux tiers des champs de courses d'outre-Rhin sont réservés aux officiers et gentlemen. L'École de cavalerie de Hanovre a un équipage de chasse de quatre-vingts chiens et des sous-officiers comme piqueurs; elle fournit même des piqueurs et des chiens aux équipages régimentaires qui en ont besoin.

Que dirait-on en France, dans certaines sphères gouvernementales, si on annoncait que les officiers de Saumur viennent de créer un équipage de drags ou de chasse à courre ?

En Italie, les officiers vont, à leur sortie de Pignerol, passer deux mois à Tor di Quinto avec l'unique occupation d'y suivre les célèbres chasses au renard de la Campagne Romaine; nombreux sont les officiers de l'armée active actionnaires de ces chasses.



Miss Maud, jument d'armes au capitaine Guy du 29e bataillon de chasseurs à pied, montée par le lieutenant Bonnel, du 28e dragons.

Cheval d'armes (remonte de l'armée) au lieutenant Allut, du 28e régiment de dragons (Pas espagnol).

En France, c'est à peine si une dizaine de régiments ont un équipage de drags : à Lunéville, Beaune, Épernay, camp de Châlons, Dinan, Vouziers et quelques rares autres garnisons; et les officiers ne peuvent pas suivre comme ils veulent les chasses auxquelles les maîtres d'équipage les convient, celles-ci leur étant souvent « consignées » par ordre supérieur.

Ce n'est pas que notre production chevaline soit inférieure à celle des autres pays, au contraire, puisque l'Allemagne, l'Angleterre, l'Italie et bien d'autres pays viennent acheter des chevaux chez nous : l'Algérie, le Midi et le Centre fournissent d'excellents chevaux pour la cavalerie légère, le Perche, le Bourbonnais et la Bretagne pour l'artillerie, la Vendée et la Normandie pour la cavalerie de ligne. Le nombre des chevaux de pur sang dans les régiments, est très suffisant, si on le compare à ceux en service dans les armées étrangères ; mais ces bêtes de choix, données à des officiers, ne devraient pas servir uniquement à disputer des militarys; il faudrait les élever plus rustiquement, les soumettre à un travail régulier, suffisant pour faire développer les muscles, mais qui ne n'arriverait pas à l'entraînement du cheval de course; on lui demanderait plutôt du fond que de la vitesse, car de celle-ci, il en aura toujours assez.

Il faudrait aussi encourager, le plus possible, les officiers qui font du cheval, en dehors de leur service quotidien. Par les quelques photographies que nous donnons d'exercices hippiques accomplis par des chevaux d'armes inscrits sur les contrôles de l'armée, nos lecteurs peuvent se rendre compte que les chevaux de notre cavalerie française valent bien ceux des cavaleries étrangères ; malheureusement, les officiers qui aiment le cheval et l'équitation au point de leur consacrer tous leurs moments de loisir, sont trop peu nombreux encore. Il faut que le goût du cheval revienne en France, et il reviendra, cela est certain.

FRANC-PICARD.

Association et Rugby

Deux rencontres internationales de football ont eu lieu successivement au Parc-des-Princes, le dimanche 27 janvier. La première, d'association, mettait aux prises le Servette Football Club de Genève et le Racing Club de France. La seconde, de rugby, opposait à l'équipe première du Racing Club, l'équipe du Civil Service Football Club de Londres. La Vie au Grand Air *devait à son éclectisme sportif de rapprocher ici ces deux intéressantes parties.*

○○○

L'ASSOCIATION est, en France, beaucoup moins connue que le rugby qui a conquis plus rapidement la faveur du public. C'est un jeu beaucoup plus serré, fait tout entier de finesse et qui offre une mise en scène beaucoup moins impressionnante que le rugby. Elle ignore la mêlée, ses touches semblent maigres et ses charges peu émouvantes, si on les compare aux charges du rugby; elle n'a pas de coup brillant comme le drop goal, son corner n'a rien de commun comme dispositif avec la tentative de but du rugby, et la réussite d'un essai après une série de passes, de tenus, de mêlées donne au spectateur peu averti l'impression d'une victoire conquise plus brillamment après une lutte plus chaude et plus émotionnante que la réussite d'un goal qui se présente comme le résultat le plus souvent inaperçu d'une lutte hachée, saccadée, pénible à suivre.

C'est là, j'imagine, l'impression générale du public assistant à deux matches, l'un d'association, l'autre de rugby. Autant le rugby paraît large, à cause de sa violence même, autant il paraît mettre en œuvre toutes les vertus athlétiques de l'individu, autant l'association semble, surtout dans ses moments les plus aigus, un jeu retenu. Je regrette de ne pouvoir montrer ici, la place m'étant mesurée, combien elle mérite peu le nom de *sport de paralytiques* qu'on lui a appliqué quelquefois, sous prétexte qu'en lui immobilisant les bras, elle interdisait à l'individu la détente de tout son être; combien elle exige de celui qui la pratique assidûment des qualités essentiellement sportives, de sang-froid, de souplesse et de précision et comment, quoique ses règles et sa méthode soient différentes, elle mérite le titre de sport athlétique autant que le rugby.

C'est ce que nous a montré une fois de plus la partie soutenue contre le Racing par le Servette Football Club de Genève dont le résultat a été nul, chacune des deux équipes ayant marqué deux goals, et dont l'intérêt a été un peu amoindri, l'équipe de Genève ayant passé la nuit en chemin de fer.

Une constatation s'impose en ce qui concerne le match de rugby entre le Racing et le Civil Service, c'est l'allègement des équipes. L'équipe anglaise qui a durement mené le Racing presque d'un bout à l'autre de la partie, était composée d'éléments excessivement légers. Son capitaine, un joueur de rugby comme il nous a rarement été donné d'en voir en France, est lui-même un tout petit homme bien râblé, mais dont tout le talent consiste en une agilité excessive; il a mené son équipe avec un entrain endiablé, laissant place dans un jeu très ouvert à des passes qui ont, à juste titre, soulevé l'enthousiasme à maintes reprises.

ANDRÉ FOUCAULT.

(Clichés P. Doyé).

Le match Servette F. C. de Genève contre Racing Club de France.

Au cours de la seconde mi-temps, l'équipe du Racing joua presque continuellement dans les lignes du Servette. Notre photographie représente un des moments où le but est le plus menacé.

Civil Service contre Racing Club. — Un tenu.

A droite C. Matkin le capitaine de l'équipe du Civil Service un remarquable joueur de rugby qui a littéralement mené toute la partie d'un bout à l'autre.

Un Essai.

Le premier essai marqué par Quelch après une série de passes extra-rapides sur la ligne des trois-quarts.

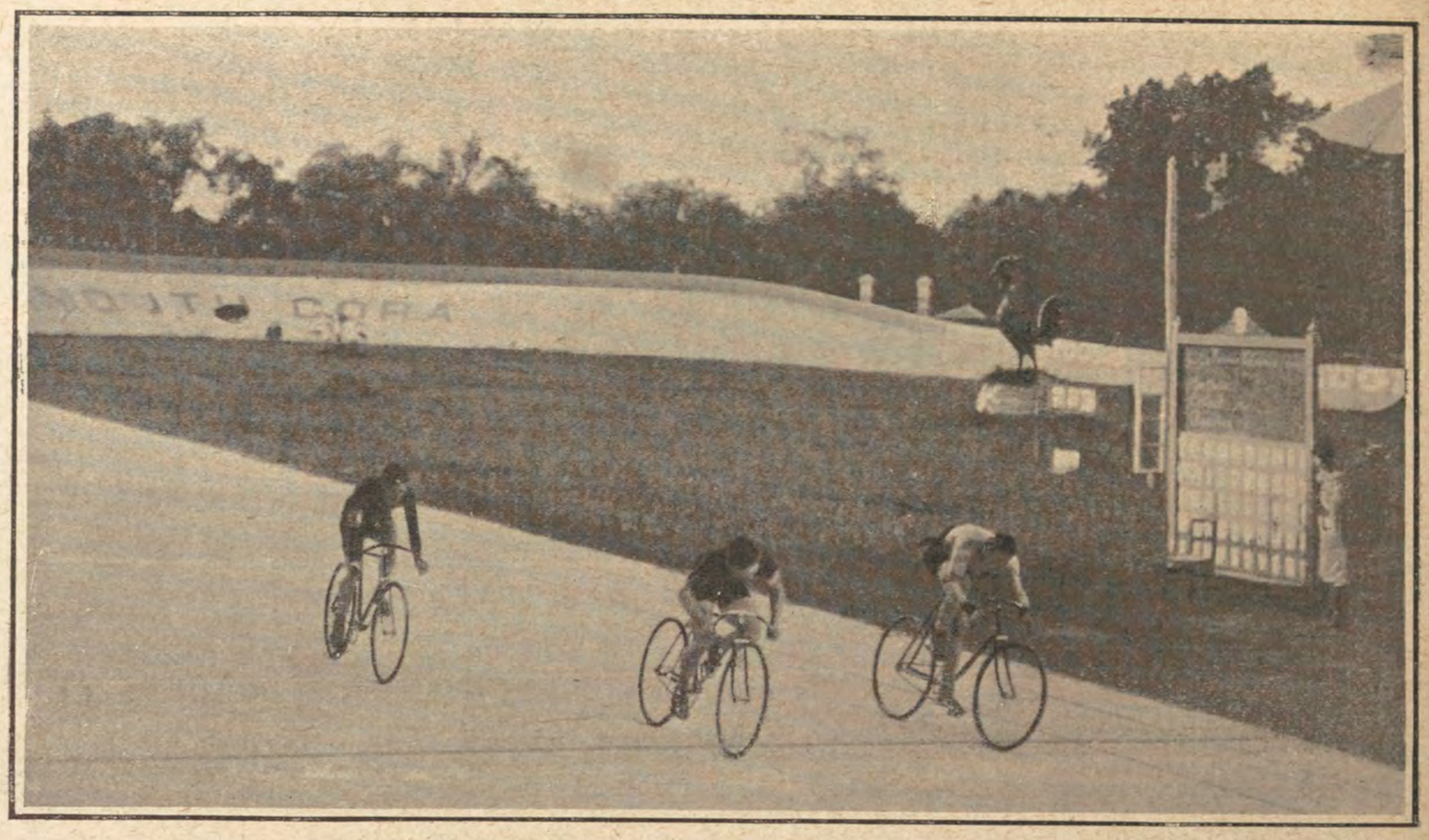
Le Cyclisme en Argentine

De même que l'on put dire que le soleil ne se couchait pas sur l'empire de Charles-Quint, on pourrait affirmer avec autant de raisons, qu'il n'y a pas de morte saison pour le cyclisme. Pendant que la pluie et la froidure rendent nos pistes désertes, sous d'autres cieux, — et quels cieux! — la saison cycliste bat son plein. Il en est ainsi dans l'Amérique du Sud, où nombre de coureurs européens sont allés tenter la fortune.

⊕ ⊕ ⊕

Le sport cycliste étant essentiellement un « article d'été », il est tout naturel que, quand vient la période des frimas, nos coureurs, telles les hirondelles, s'envolent vers des climats plus doux.

Pendant quelques années, l'Algérie a été le lieu de leur exode. Puis, quelques-uns d'entre eux ont tourné leurs regards de l'autre côté de l'Océan, vers cette région privilégiée — côte d'azur éternelle, — qui s'appelle la république Argentine. Ils ont pris le paquebot pour Buenos-Ayres.



Minozzi Grogna. Cornet.

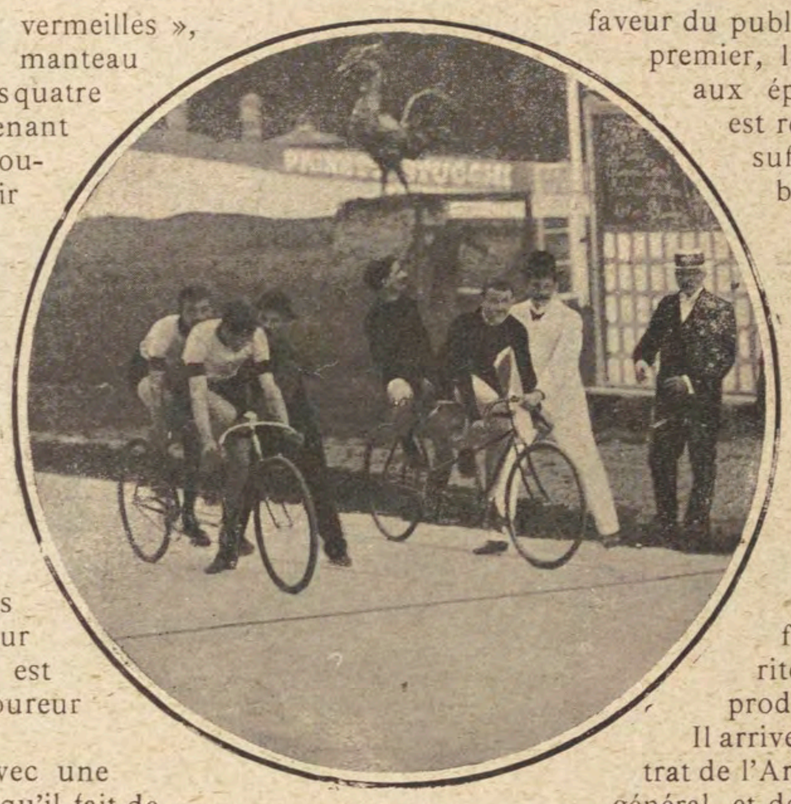
Une demi-finale du Grand-Prix de Palermo.

Là, dans « ce pays des fruits d'or et des roses vermeilles », il n'est point d'hiver. L'on n'y voit jamais le blanc manteau de la neige. L'air, pur et sain, n'a pas changé depuis quatre siècles, lorsque le conquistador espagnol, en prenant possession du nouveau continent, s'écria avec enthousiasme : *Que buenos ayres hay aqui!* Quel bon air il y a ici! »

Et puis quel panorama merveilleux! L'estuaire du rio de la Plata — à l'embouchure duquel est bâti Buenos-Ayres, — fait concurrence au Bosphore. Deux inconvénients seuls sont à déplorer: les pamperos, vents qui viennent des pampas, et qui soufflent comme le mistral, et l'absence des routes.

Grâce aux Singrossi, Grogna, Momo, Conelli, Cornet, Contenet, Taylor, Parmac, Eros, etc., qui ont plusieurs fois traversé l'Atlantique, le sport fleurit maintenant à Buenos-Ayres. Quelques-uns de ces champions ont même fait de ce pays enchanteur leur seconde patrie. C'est ainsi que Singrossi s'y est marié, voilà quelque temps. Le sympathique coureur est même père de famille.

Parmac, le joyeux Marseillais, y exerce, lui, avec une belle maëstria, son métier de dentiste. Et il paraît qu'il fait de belles affaires!



Parmac-Breton. Grogna-Cornet

Une course de tandems.

Buenos-Ayres possède deux vélodromes qui se partagent la faveur du public et qui ont soin de ne pas se concurrencer. Le premier, le Palermo, est réservé aux réunions dominicales, aux épreuves classiques. Il mesure 333 mètres. Sa piste est régulière et bien construite. Les virages en son suffisamment relevés. Une preuve, d'ailleurs, que les bons coureurs s'y trouvent à leur aise, c'est que Grogna « le petit curé », le plus vite du lot actuel, triomphe chaque fois qu'il paraît sur le ciment.

C'est au Palermo que Singrossi enleva l'an dernier, devant une foule immense et au milieu d'un enthousiasme indescriptible, le championnat argentin. Cette réunion fut une des plus brillantes qu'ait vues la vieille capitale de Mendoza.

Je dois ajouter que les meetings sportifs y sont très animés et fort suivis, à cause de la faculté qu'ont les spectateurs de parier. Le « mutuel » fonctionne au Palermo avec une parfaite régularité. Ce qui rend le sport à la fois intéressant et... productif.

Il arrive souvent que le président Rocca, le premier magistrat de l'Argentine, un fervent des exercices physiques, en général, et de la bicyclette, en particulier, vienne assister aux réunions du Palermo. Je ne dis pas que, comme le président Roosevelt, il pousse la sportomanie jusqu'à descendre sur la piste pour encourager les coureurs; mais, de la tribune officielle, il donne le signal des applaudissements, quand un concurrent fournit un bel emballage ou qu'une arrivée sensationnelle termine une épreuve.

Le second vélodrome de Buenos-Ayres s'appelle le Central. C'est le rendez-vous des coureurs, les jours d'entraînement. On y donne également toutes les réunions de semaine, notamment celles du jeudi. Chose curieuse : les recettes du Central sont presque aussi coquettes que celles du Palermo.

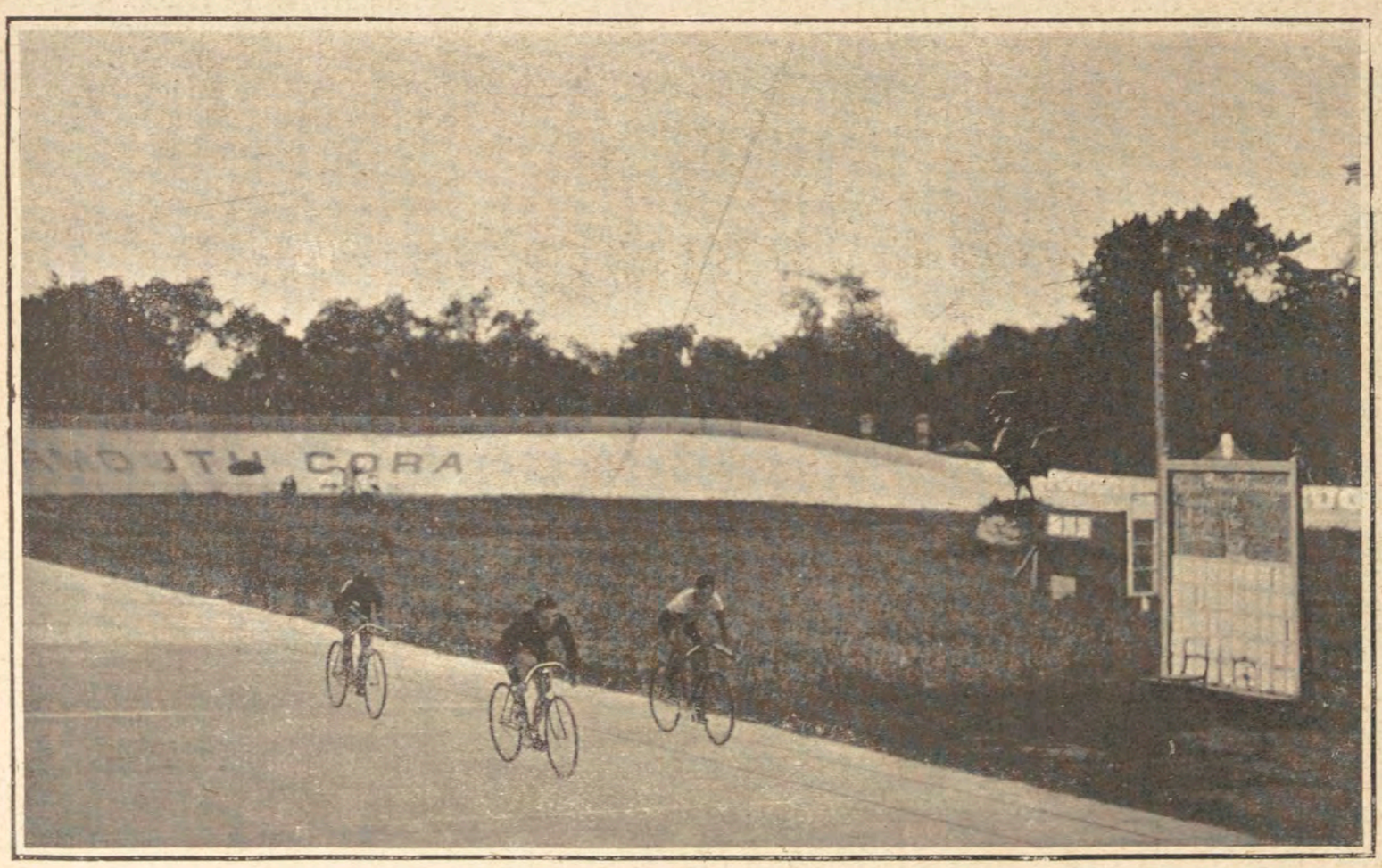
Il est regrettable que, cette année, les directeurs des vélodromes argentins n'aient pu réunir le lot brillant de coureurs de 1901.

Néanmoins, il y a encore une pléiade dont beaucoup de vélodromes argentins se contenteraient. Parmi eux, un comingman, le Bordelais Buisson, qui est en train de devenir un coureur de valeur. Il vient, récemment, d'enlever le brassard à Singrossi qu'il a battu à deux reprises différentes, dans le meilleur style.

La saison va bientôt se terminer, mais il faut espérer que l'an prochain les coureurs européens seront encore plus nombreux sur les rives du Rio.

Ce serait vraiment dommage, en effet, que le sport se mît à péricliter déjà dans ce pays, vieux par la conquête, mais neuf par la liberté, qu'est la république Argentine.

ROBERT COQUELLE.



Singrossi. Parmac. Jacquenod.

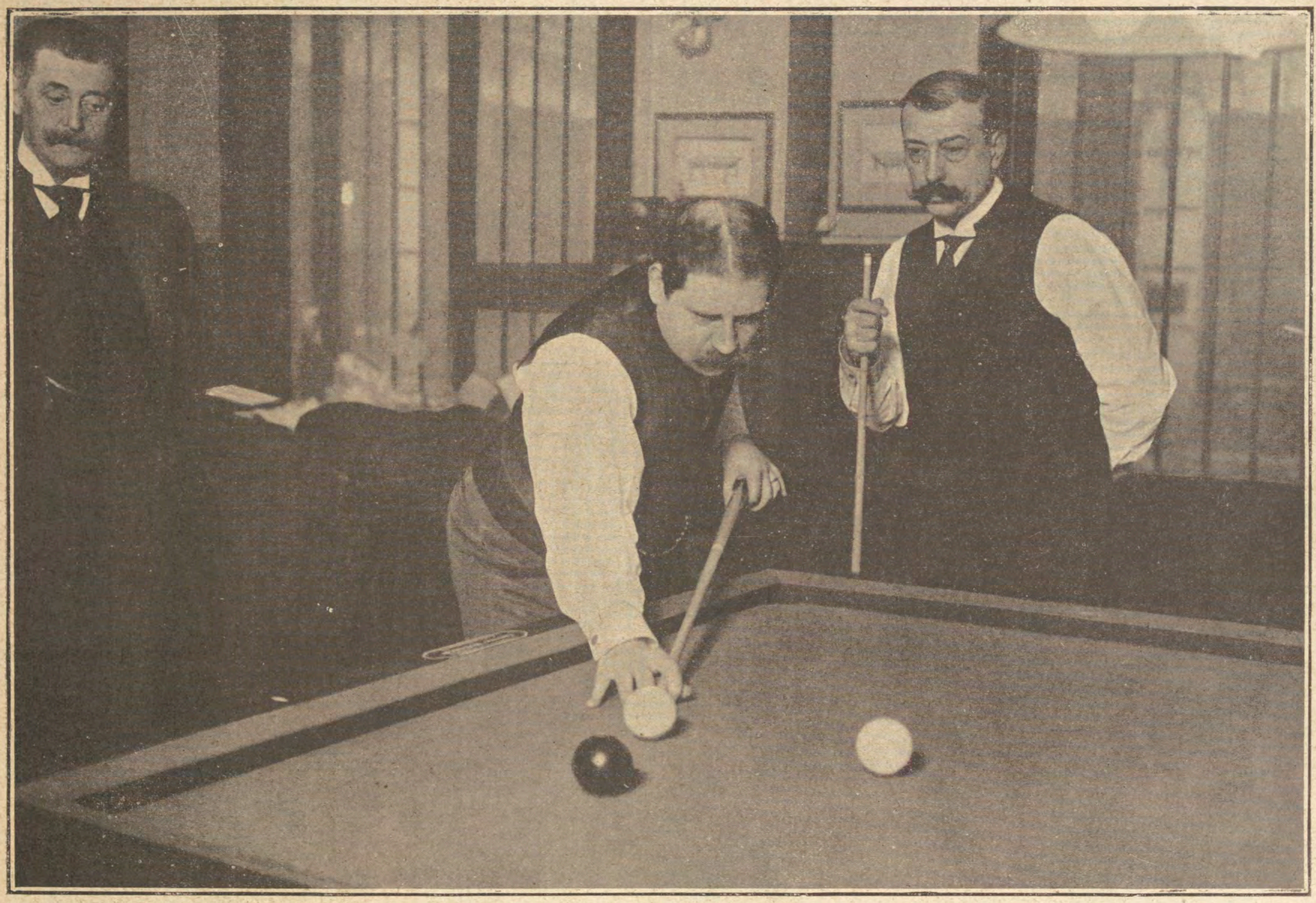
Le Grand Prix de Palerme.

LE TOURNOI DE BILLARD

Les amateurs de billard ont eu leur grande semaine, leur semaine du grand prix et, pas un n'a manqué au rendez-vous donné dans la salle des Fêtes du Grand-Hôtel. Depuis six soirées, le tournoi s'est terminé par un triple dead heat qui nécessitera une seconde série de rencontres.

◔ ◔ ◔

Il n'est aucun fervent du billard qui ne gardera un souvenir ineffaçable du tournoi de billard qui vient de se dérouler au Grand-Hôtel, aucun qui ne sera reconnaissant au journal *le Vélo*, promoteur du tournoi, à la compagnie Brunswick qui sera en France la rénovatrice du billard dont le goût semblait se perdre, la rénovatrice qui apporte à son œuvre tous les éléments du succès: la perfection dans la fabrication, l'importance des sacrifices, et ce qui ne gâte rien, le poids de capitaux considérables et intelligemment employés.



Dault. Cure Fourni
(Cliché P. Doyé). **Les deux célèbres professeurs Cure et Fournil à l'entraînement en présence de Dault, arbitre du tournoi.**

Nous allons prendre une par une les diverses phases de ce tournoi et en donner les résultats.

Première soirée : Gibelin et Cure. Languissante au début à cause de l'émotion bien naturelle des deux joueurs, émotion qui a assez longtemps paralysé leurs moyens, cette partie a offert subitement un intérêt très vif, car Cure, distancé de 180 points environ par son adversaire — 247 à 434 — s'est tout à coup ressaisi et en quatre séries de 83, 40, 50 et 80 a terminé les 500 points, distançant son adversaire de 40 points.

La moyenne du vainqueur a été de 12.

Deuxième soirée : Vignaux et Cure. Le vieux maître a pris la tête dès le début et a mené avec une grande avance jusqu'à la fin. Comme la veille, Cure a été lent à se mettre en jeu et s'est laisser distancer de loin dans la première reprise, mais à la seconde, comme la veille, il est revenu sur son adversaire, l'a atteint au 470e point et finalement l'a battu de 27.

Moyenne du vainqueur : 17.

Troisième soirée : Fournil et Gibelin.

Fournil, tout de suite dans le train, a pris immédiatement la corde et la conservant jusqu'au bout, a battu Gibelin de 215 points.

Son jeu a été d'un brio et d'une science que chacun a admirés. A noter une magnique série de 120, fréquemment interrompue par les bravos.

Moyenne du gagnant : 31.

Quatrième soirée : Vignaux et Gibelin.

Le maître et l'élève se sont chèrement disputé la victoire, qui, sur la fin, semblait acquise à Gibelin, dont la marque annonçait 485 contre 405 à Vignaux, quand celui-ci, dans un suprême et magnifique effort, est venu la lui ravir par une série de 95.

Moyenne du vainqueur : 14, 70.

Cinquième soirée : Fournil et Vignaux.

Cette séance restera inoubliable pour tous, car Vignaux y a battu tous les records, record de moyenne, record de série.

Cette partie a marqué deux phases bien distinctes : dans la première, Fournil a émerveillé l'assistance en atteignant 220 points en trois coups de queue, alors que Vignaux n'avait que 83 ; dans la seconde, Vignaux a fait les 417 points qui le séparaient du but pendant que son adversaire marquait 28 points.

On a applaudi à tout rompre la série de 174 faite par Vignaux, la plus longue exécutée dans le tournoi.

Moyenne du vainqueur : 50.

Sixième soirée : Fournil et Cure.

Les deux joueurs, de même style à la fois brillant et savant, se sont tour à tour dépassés, se donnant de superbes répliques, dont plusieurs dépassant la centaine. Fournil a fini par triompher par une série de 103, alors que Cure ne jouait plus que pour 22.

A noter une très longue série de Cure, 156, et deux de Fournil : 131 et 103.

Moyenne du gagnant : 26.

Ce magnifique tournoi devait avoir un lendemain, puisqu'il n'avait pas tranché la question tant discutée de suprématie entre ces artistes, Vignaux, Fournil et Cure finissant dead heat avec deux parties gagnées chacun. Après bien des pourparlers, organisateurs et acteurs du tournoi de billard sont arrivés à une entente. Trois nouvelles parties auront lieu les 8, 14 et 20 février au Grand-Hôtel et décideront du classement final. Au cas où ces trois matches amèneraient un nouveau dead heat, la place des concurrents serait déterminée par leur moyenne au cours de ces parties.

COUNT REDDEER.

L'Hôtel-Restaurant le plus luxueux du Littoral

L'HERMITAGE

LUXE — A Monte-Carlo — CONFORT

La Salle de restaurant à L'HERMITAGE de Monte-Carlo.

Il est impossible de rêver une installation plus moderne, plus confortable et plus luxueuse que celle de L'HERMITAGE. — Chaque chambre est complétée par une salle de bains.

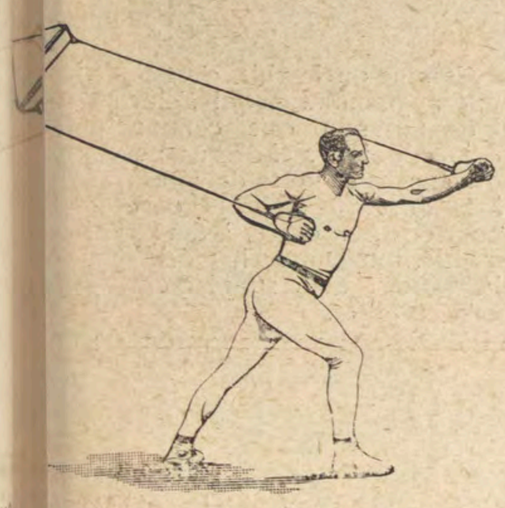
L'Hôtel de **L'HERMITAGE**, édifié dans un jardin délicieux, sur la baie même de Monaco, n'est qu'à cent mètres du Casino. La salle du restaurant est unique au monde. La cuisine est renommée dans le monde entier.

Manager : M. BENOIST, Directeur du "PRINCES RESTAURANT" de Londres

La Carrosserie Industrielle a l'honneur d'inviter Messieurs les Lecteurs de la Vie au Grand Air à lui demander son nouveau Catalogue illustré de Voitures Automobiles, qu'elle se fera un plaisir de leur envoyer gracieusement.

228, Faubourg Saint-Martin, Paris.

Muscles ! Muscles !



CHARLEMONT ET SON APPAREIL

Le célèbre athlète **CHARLEMONT**, qui est incontestablement le plus fort boxeur de France, vient de se décider à livrer au public le secret de sa vigueur légendaire.

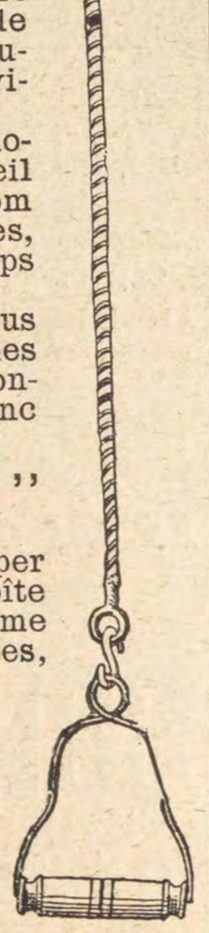
C'est en se servant quotidiennement de l'appareil auquel il a donné son nom qu'il a acquis ses muscles, ses jarrets et ses biceps formidables.

Tous les sportsmen, tous les jeunes gens, toutes les femmes, toutes les personnes délicates devront donc faire du

" CHARLEMONT "

L'appareil à développer les muscles inventé par Charlemont est renfermé dans une boîte élégante ; il contient la notice explicative illustrée. Le même appareil peut servir aux enfants, aux femmes, aux adultes, aux athlètes. **Le seul exerciseur qui développe la poitrine en même temps que les muscles est le**

"CHARLEMONT"



Prix unique : 19 fr. *(Envoi par la poste à domicile contre* **19.85**)

GROS pour la France et l'Étranger : CORDERIE CENTRLE, 12, Bd Sébastopol, PARIS

DÉTAIL : PIERRE LAFITTE & Cie, *9, Ave de l'Opéra* et CORDERIE CENTRALE, *12, Bd Sébastopol, Paris*

Éditions de " La Revue Blanche "

BOULEVARD DES ITALIENS, 23 — PARIS

ALFRED CAPUS

Faux Départ

Roman illustré par CAPPIELLO

VIENT DE PARAITRE — *Un volume in-18 jésus : 3 fr. 50*

Prière de mentionner la " Vie au Grand Air " en écrivant aux Annonciers.

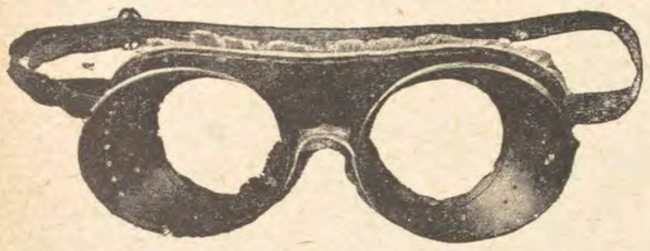
LUNETTES DE FORME NOUVELLE

A L'USAGE DES CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES

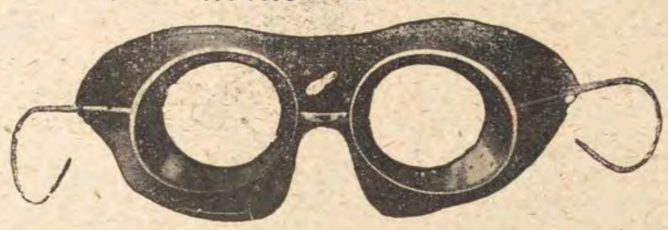
MODÈLES D. F. DEPOSÉS, BREVETÉS S. G. D. G.

Supérieures à toutes celles parues, adoptées par les sommités des Chauffeurs, Mécaniciens, Touristes, etc

MERCÉDÈS N° 1



ROTHSCHILD N° 1



ROTHSCHILD N° 2

1° **La Mercédès n° 1** est composée d'un masque en métal prenant la forme de la face, doublé à l'intérieur de peau souple au contact de la chair et bordé de chenille pour éviter la pénétration de la poussière ; elle se fixe par une tresse élastique à coulisse ;

2° Grandes coques évasées extérieurement, donnant sans gêne le maximum de champ visuel, avec des petits trous sur les côtés, permettant la circulation de l'air, sans le recevoir directement sur les yeux, et supprimant la buée ;

3° Verres à surfaces travaillées, planes et parallèles donnant la vision nette sans déformation, ce que l'on ne peut obtenir des verres bombés en usage. — *Prix en étui*, **20** *francs*.

La Mercédès n° 2, même construction que la précédente, tout en aluminium poli à écart d'yeux plus large, à forme ovoïde à l'intérieur et nez plus évasé ; la peluche du tour est remplacée par un tube à cheval en caoutchouc. — *Prix*, **20** *francs*.

La Rotshchild n° 1 diffère des Mercédès par le masque qui est en peau lisse, blanche, grise ou brune, doublé de peau de gant, avec monture en nickel pliante au nez, à branches courbes à caoutchouc. Les coques de même grandeur sont ou oxydé ou aluminium poli. — *Prix en étui*, **25** *fr.*

La Rothschild n° 2 est semblable à la précédente, a masque plus large, à tresse élastique sans branches. Elles écarts différents et, sur demande, nous les faisons garantissan

Les verres se font en 5 teintes diverses, blanc, fum fumé foncé, jaune or, vert Fieuzal.

Nous pouvons adapter sans retard, à ces lunettes, des ve myopes blancs ou fumés sans augmentation de prix.

Seuls les verres de myopes jaune or et Fieuzal vert su un supplément de 2 francs et demandent un délai de 8 jo

DONINELLI Frères, Ingénieurs-Opticiens (*15, avenue de la Gare, NICE*).

MONTE-CARLO

MONTE-CARLO, le plus beau site du monde, s'étendant en face du rocher de la principauté de Monaco, avec ses jardins féeriques, son merveilleux Casino, œuvre de Charles Garnier, ses magnifiques villas, ses terrasses sur la mer, offre le point de vue le plus pittoresque au milieu des palmiers, des aloès et de toute la flore d'Afrique.

LE CASINO DE MONTE-CARLO

pourvu de l'éclairage électrique assure aux étrangers les distractions les plus variées : Théâtre, orchestre d'élite, concerts renommés, salon de conversation, de correspondance et de lecture, vastes salles de jeux, promenades incomparables, excursions, etc.

REPRÉSENTATIONS THÉATRALES
de Novembre à Mai de chaque année.

CONCERTS CLASSIQUES, sous la direction de M. Léon Jehin.

PALAIS DES BEAUX-ARTS
Exposition internationale des œuvres d'artistes modernes.

TIR AUX PIGEONS. Le plus important qui existe en Europe.

GRANDES FÊTES
Bataille de fleurs, concours d'automobiles, courses vélocipédiques, Régates, fêtes de nuit, feux d'artifice, etc.

UN BON CONSEIL AUX CHAUFFEURS

Avant d'acheter une voiture automobile, renseignez-vous sur le prix de revente du véhicule de la marque que l'on vous propose.

Et votre choix se portera certainement sur les marques

AVEC PNEUS CONTINENTAL

Panhard-Levassor
De Dion-Bouton
et
Renault Frères

AVEC PNEUS CONTINENTAL

et pour les acheter adressez-vous à une maison de confiance :

OUTHENIN-CHALANDRE

4, Rue de Chartres, à NEUILLY (Porte-Maillot)

23 ans d'expériences et de recherches

ont fait de la

COLUMBIA

La plus parfaite machine qui existe actuellement.

Le grand Catalogue 1902 vient de paraitre

20, 22, 22 bis, rue Gravel, LEVALLOIS-PERRET

Echos

Les maladies de l'estomac, mauvaises aigreurs, etc., sont soulagées immédi les **Pastilles Vichy-État**, à la dose après chaque repas. — Pour éviter les imitations avoir soin d'exiger "**Pasti État**". Ne se vendent qu'en boîtes scellées portant le cachet "**Vichy-Ét**

* * *

Avis important. — Nous avons l'a former nos lectrices que toutes les cr le printemps 1902 sont en ce moment e **12, Rue Auber**, soit **112, Rue Richel** du Boulevard) dans les deux importa du **High Life Tailor,** et que toutes c créations sont reproduites sur mesure ment comme étoffes, coupe et façon **95 francs**.

Le merveilleux **costume-tailleur** Les clientes peuvent exiger les mod et affichés dans les étalages.

* * *

CHEMINS DE FER DE L'OUE

Augmentation de la durée de va billets d'aller et retour à pr (grandes lignes).

Nous avons annoncé récemment qu gnie des Chemins de Fer de l'Ouest a l'homologation ministérielle une modifiant la durée de validité des bill retour délivrés par toutes les gares son réseau.

Cette proposition venant d'être ap l'Administration supérieure, la durée desdits billets est, dès à présent, aug les proportions indiquées ci-après :

Ancienne durée de validité :	Durée de va
Jusqu'à 125 kil. 2 jours.	Jusqu'à 6
De 126 à 250 — 3 —	De 61 à 10
De 251 à 400 — 4 —	De 101 à 20
De 401 à 500 — 5 —	De 201 à 30
De 501 à 600 — 6 —	De 301 à 40
Au-dessus de 600 — 7 —	De 401 à 50
	De 501 à 60
	De 601 à 70
	De 701 à 80

Comme on le voit, c'est pour les lo une augmentation qui s'élève à trois bien entendu que comme précéde délais indiqués ci-dessus ne compren dimanches et jours de fêtes qui vienn à la durée de validité de ces billets peut être, en outre, à deux reprises, p moitié, moyennant le paiement, pour longation, d'un supplément égal à prix du billet.

SOCIÉTÉ GÉNÉ

Pour favoriser le développement du Commerce et de l'ind

SOCIÉTÉ ANONYME. — CAPITAL : 1

Siège social : 54 et 56, rue de Pr
Succursale A : 134, rue Réaumur (place
à Paris

Dépôts de fonds à intérêts en compte fixe (taux des dépôts de 3 à 5 ans : 3 1/2 0 et de timbre) ; — **Ordres de Bourse** (Franc — **Souscriptions sans frais ; — Vente au valeurs livrées immédiatement** (Obl. de et Bons à lots, etc.) ; — **Escompte et En Coupons ; — Mise en règle de titres ; — titres ; — Escompte et Encaissement d'** merce ; — **Garde de titres ; — Garan remboursement au pair et les risques lication des tirages ; Transports de fo** Etranger) ; — **Billets de crédit circulair de crédit ; — Renseignements ; — As Services de Correspondant**, etc.

LOCATION DE COFFRES-FORT
(Compartiments depuis **5** fr. par mois ; tarif décroi de la durée et de la dimension.)

60 bureaux à Paris et dans la Banlieue, 302 agences e à Londres, correspondants sur toutes les places de Fra